Die Haftung für Automobilschäden

nach dem Reichsgesetze über den Verkehr
mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Hans Christoph Freiherrn v. Beschwitz
Referendar in Zittau.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1911.

Meinen Eltern

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Die Entstehungsgeschichte des Automobilgesetzes 1

II. Die Regelung der Automobilhaftpflicht vor Inkrafttreten des Automobilgesetzes und die Unzulänglichkeit dieser Regelung 8

III. Die Unzulänglichkeit der in den beiden Gesetzesentwürfen gegebenen Regelung der Automobilhaftpflicht 19

IV. Die haftpflichtrechtlichen Bestimmungen des Automobilgesetzes 23

Literaturverzeichnis.

Archiv für die zivilistische Praxis. Bd. 88. Freiburg 1898.

Automobilwelt, Flugwelt. Illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobil- und Flugwesens.

Bericht der 29. Kommission über den Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Abgedruckt bei Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen S. 103 ff.

Bericht der Reichstagskommission über den Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. 1896.

Bericht des schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen v. 15. 12. 1902. Bern 1902.

Bossard, über die Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten schädlichen Erfolge gemäß dem Entwurfe des deutschen Bundesrats vom Jahre 1906 und gemäß demjenigen vom Jahre 1908. Diss. Leipzig 1908.

BGB.-Kommentar von Reichsgerichtsräten. Nürnberg und Leipzig 1910.

v. Czyhlarz, Lehrbuch der Institutionen des römischen Rechts. Wien und Leipzig 1905.

v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Breslau 1909.

Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand.

Dernburg, Das bürgerliche Recht. Halle 1902.

Donner, Die Haftung für Automobilschäden unter Berücksichtigung des Gesetzentwurfs über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Leipzig 1909.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz. Hannover 1906.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden (nebst Begründung). 1. Entwurf. Abgedruckt in der Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins 1906 Heft 5 S. 127 ff.

Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. 2. Entwurf. Abgedruckt bei Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen S. 77 ff.

Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Leipzig 1909.

Häniſch, Beiträge zur Statistik der Automobilindustrieen der dafür hauptsächlich in Betracht kommenden Länder. Abgedruckt in der Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins 8. Jahrg. Heft 7 u. 8.

Hilse, Die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge. Berlin 1900.

Juristische Wochenschrift.

Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Berlin 1909.

Koehne, Kraftfahrzeug und Rechtsentwicklung. Berlin 1908.

Krause, Automobilgesetz. Hannover 1909.

Kröner, Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Berlin 1909.

Langen, Die privatrechtliche Stellung der Wirte und der Gastaufnahmevertrag. Marburg 1902.

Lubbert, Der neue Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Abgedruckt in der Juristischen Wochenschrift 1909 S. 125 ff.

Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902.
Müller, Lehrbuch der Institutionen. Leipzig 1858.
Mugdan, Die gesamten Materialien zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1899/1900.
Neumann, Handausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1909.
Oberländer, Aus dem Automobilrecht. München 1910.
Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1902.
Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1898.
Rümelin, G., Kulpahaftung und Kausalhaftung. Abgedruckt im Archiv für die zivilistische Praxis Bd. 88 Heft 2 u. 3.
Rümelin, M., Verwendung der Kausalbegriffe. Tübingen 1900.
Schmelzer, Die Automobilhaftpflicht nach dem bürgerlichen Recht und dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 unter besonderer Berücksichtigung der Vorarbeiten. Diss. Leipzig 1910.
Schmidt-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909. Stuttgart 1909.
Stenographische Berichte zu den Verhandlungen des Reichstags.
v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Einführungsgesetze. 3./4. Aufl. München.
Steinbach, Die Grundsätze des heutigen Rechts über den Ersatz von Vermögensschäden. Wien 1888.
Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs.
Vorwerk, Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Diss. Düsseldorf 1904.
Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts. Frankfurt a. M. 1887.
Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins.

I. Die Entstehungsgeschichte des Automobilgesetzes.[1]

Wenn sich auch die Bestrebungen, tierische Zugkräfte bei Fortbewegung von Straßenfahrzeugen durch maschinelle Kräfte zu ersetzen, bis in alte Zeiten zurückverfolgen lassen,[2] so ist doch erst das Jahr 1886, in dem es Daimler in Cannstatt und gleichzeitig mit ihm Benz in Mannheim gelang, mit Benzinmotoren angetriebene Fahrzeuge zu bauen,[3] als das Geburtsjahr des Automobils anzusehen. Während nun das folgende Jahrzehnt dazu benutzt wurde, die neue Erfindung zu vervollkommnen, und infolgedessen im öffentlichen Leben nur wenig vom Automobilismus zu spüren war, setzt am Ende der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eine Entwicklung des Automobilwesens ein, die selbst in unserer heutigen schnell fortschreitenden Zeit als außerordentlich und ungewöhnlich angesehen werden muß, und die den großen Vorzügen, die das neue Verkehrsmittel vor anderen auszeichnet, zuzuschreiben ist.

Kaum hatte das Automobil begonnen, in Deutschland eine Rolle im Verkehrsleben zu spielen, als sich auch schon eine Strömung bemerkbar machte, die dahin zielte, besondere gesetzliche Maßregeln gegenüber dem Automobilwesen, insbesondere eine das gewöhnliche Maß überschreitende Haftpflicht der Automobilisten für Personen- und Sachschäden herbeizuführen.

---

[1]) Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 ist im folgenden kurz mit „Automobilgesetz" bezeichnet.

[2]) Wie Meili (Die rechtliche Stellung der Automobile S. 7) erwähnt, hat die Idee des Automobilismus schon bei den alten Ägyptern bestanden; auch soll sich der Mathematiker Heron von Alexandrien (etwa 100 v. Chr.) mit dieser Frage beschäftigt haben, ferner im Mittelalter der Franziskanermönch Roger Bacon („Doctor mirabilis", 1214—1294), wie der Satz in den epistolis fratris Rogerii Baconis de secretis operibus artis et naturae: currus etiam possunt fieri ut sine animali moveantur cum impetu inestimabili beweist.

[3]) Diese Angabe ist dem Aufsatze des Ing. A. Hänisch, Beiträge zur Statistik der Automobilindustrieen der dafür bisher hauptsächlich in Betracht kommenden Länder (abgedr. in der Zeitschr. des Mitteleurop. Motorwagenvereins 8. Jahrg. Heft 7 u. 8) entnommen.

Nachdem schon im Jahre 1899 der Syndikus der Berliner Straßenbahnen, Prof. Dr. Karl Hilse, in der Juristischen Gesellschaft in Berlin einen die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge behandelnden Vortrag gehalten hatte,[1]) beschäftigte sich im nächsten Jahre der Deutsche Juristentag in Posen mit dieser Frage, ohne daß jedoch bestimmte Vorschläge über die Art der zu ergreifenden Maßnahmen gemacht worden wären. Auf dem 26. Deutschen Juristentage (1902) hingegen war die Frage der Gegenstand eingehender Beratung und hatte folgende Resolution[2]) zur Folge:

„Es empfiehlt sich,

1. die Eisenbahnhaftpflicht auf Betriebsunternehmer von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der §§ 1, 3—10 RHaftpflG. vom 7. 6. 1871 und des § 25 preuß. Eisenbahngesetzes v. 3. 11. 1838 auszudehnen,

2. Zwangsgenossenschaften der Kraftfahrzeugunternehmer behufs Tragung der Schadensersatzleistungen nach Maßgabe der Unfallversicherungsgesetze herbeizuführen".

Die Resolution ist hier im Wortlaut wiedergegeben worden, weil die in ihr gemachten Vorschläge unter den mannigfachen, die seit Auftauchen der Frage bis zum Erlasse des vorliegenden Gesetzes gemacht worden sind, die am meisten bemerkenswerten sind; mit ihnen beschäftigt sich sowohl die Begründung des 1. wie die des 2. Entwurfs.

Daß die Frage der besonderen gesetzlichen Regelung des Automobilwesens eine brennende war, ergibt sich auch daraus, daß sie in den meisten deutschen Parlamenten zur Sprache gebracht wurde; so im preußischen Herrenhause am 18. 1. 1904, im preußischen Abgeordnetenhause am 13. u. 15. 2. 1905, in der bayrischen Kammer der Abgeordneten am 9. 10. 1903, in der sächsischen I. Kammer am 9. 3. 1904, in der sächsischen II. Kammer am 24. 2. 1904, in der württembergischen Kammer der Abgeordneten am 13. 12. 1902, in der hessischen II. Kammer der Landstände am 21. 2. 1905. Der deutsche Reichstag beschäftigte sich zuerst mit der Frage in den Sitzungen v. 11. 2. 1902 und v. 16. 3. 1903.[3])

Es ist nicht verwunderlich, daß diese Bewegung von den Automobilisten, darunter hauptsächlich den an der Automobilindustrie Beteiligten, nicht gleichgültig angesehen wurde. War doch eine große Anzahl der gemachten Vorschläge derart, daß ihre

---

[1]) Dieser Vortrag ist später im Druck erschienen. (Karl Hilse, Die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge, Berlin 1900.)

[2]) Abgedr. bei v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen S. 9.

[3]) Diese Zusammenstellung findet sich in der dem Entwurfe von 1906 beigegebenen Begründung. Entwurf nebst Begründung sind abgedruckt in der Zeitschr. des Mitteleurop. Motorwagenvereins 5. Jahrg. Heft 5 S. 127 ff.

Durchführung eine schwere Schädigung der im Aufblühen begriffenen Automobilindustrie und des Automobilismus selbst nach sich ziehen würde. Daß etwas getan werden mußte, darüber herrschte auch unter der Mehrzahl der Automobilisten Einverständnis. Jedoch ist, wie hier erwähnt sein mag, selbst in juristischen Kreisen der Meinung Ausdruck gegeben worden, die bestehenden gesetzlichen Vorschriften seien ausreichend.[1])

Welche Gründe gegen die obengenannten Vorschläge — Anwendung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Automobilunternehmer und Bildung von Zwangsgenossenschaften der Kraftfahrzeugunternehmer — geltend gemacht wurden, und welche Regelung der Materie den Wünschen der Automobilisten entsprach, geht aus einer Resolution hervor, die am 17. 8. 1905 auf dem Deutschen Automobiltage in München angenommen wurde. Sie enthält viel Richtiges und Beachtenswertes und hat folgenden Wortlaut[2]):

„Der in München am 17. 8. 1905 tagende Deutsche Automobiltag erblickt in der beabsichtigten Ausdehnung der für die Eisen- und Straßenbahnen geltenden Haftpflicht auf die Besitzer von Kraftfahrzeugen und in der geplanten Schaffung einer Zwangsgenossenschaft eine unbeabsichtigte Härte für die Automobilbesitzer und eine schwere Gefahr für unsere in kräftiger Entwicklung befindliche Motorwagen- und Motorfahrradindustrie

1. weil das Reichshaftpflichtgesetz für Eisenbahnen als ein Notstandsgesetz in einer Zeit mangelhafter, jetzt aber beseitigter Rechtsverhältnisse im Prozeßverfahren im Hinblick auf die große Kapitalkraft der Eisenbahnunternehmungen und nach vorheriger Ausstattung der letzteren mit bedeutungsvollen Privilegien (Transportmonopol, Polizeibefugnisse der Bahnbediensteten, Expropriationsrecht bei Bahnbauten, schwere Bestrafung der Gefährdung von Eisenbahntransporten) ins Leben gerufen ist, so daß die damals maßgebenden Gesichtspunkte auf eine gleiche Ausnahmestellung der Besitzer von Kraftfahrzeugen nicht zutreffen;

2. weil in technischer Beziehung die Kraftfahrzeuge mit ihrer leichten Lenkbarkeit und ihren Bremsvorrichtungen nicht in Vergleich gezogen werden können zu den an das Schienengeleise gebundenen Eisen- und Straßenbahnen;

3. weil aus denselben Gründen die Motorwagen vor anderen Fahrzeugen keine Nachteile, sondern eher Vorteile für den öffentlichen Verkehr in sich schließen;

---

[1]) Vorwerk (Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda) gibt S. 56ff. eine ausführliche Aufzählung der bis zum Jahre 1903 laut gewordenen Ansichten.

[2]) Abgedr. im Recht 7. Jahrg. S. 465 f.

4. weil eine maßgebende Statistik der durch Kraftwagen verursachten Unfälle als Grundlage für die geplante schwerwiegende Gesetzesmaßregel fehlt;

5. weil die als Vorbilder für eine Zwangsgenossenschaft der Motorwagenbesitzer herangezogenen Unfallberufsgenossenschaften nach Tendenz und Organisation nicht auf die Haltung von Automobilwagen anwendbar sind;

6. weil eine Zwangsgenossenschaft die vorsichtigen oder ihre Kraftfahrzeuge nicht benützenden Besitzer ungerechtfertigterweise schwer belasten und das Unwesen der ‚Wildlinge' begünstigen würde;

7. weil die durch das geplante Gesetz in Aussicht genommenen Umlagen die Verbreitung der Motorfahrzeuge vollständig hemmen und dadurch unserer emporblühenden Industrie, die bisher viele Geld- und Arbeitsopfer bringen mußte, den Lebensfaden wieder abschneiden würden.

Der deutsche Automobiltag betrachtet den jetzigen Zeitpunkt als ein Übergangsstadium für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und erwartet von den nächsten Jahren eine organische Eingliederung derselben in den öffentlichen Verkehr als anerkannt unentbehrliches Verkehrsmittel. Zur Förderung dieses Fortschrittes erscheinen die Durchführung einer einheitlichen Verkehrsordnung für Kraftwagen in allen deutschen Bundesstaaten, die Aufstellung weitgehender Ansprüche an die technische und moralische Befähigung der Automobillenker sowie der stetige Hinweis der Fußgänger und Fuhrwerkslenker auf ihre Pflichten im Straßenverkehr als dringend wünschenswert, aber auch als hinreichend. Sollten dennoch gesetzgeberische Maßnahmen in Aussicht genommen werden, so wären vorher statistische Erhebungen über den Umfang des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen und der durch sie verursachten Schäden zu veranstalten und bei den Vorberatungen alle beteiligten Kreise gutachtlich zu hören".

So wogte der Kampf hin und her, ohne daß ein positiver Erfolg auf der einen oder der anderen Seite zu verzeichnen gewesen wäre. Dieser trat erst ein, als am 1. 3. 1906 von den verbündeten Regierungen dem Reichstage der Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden vorgelegt wurde.

Am 28. 4. 1906 wurde der Entwurf im Reichstage beraten und einer aus 14 Mitgliedern bestehenden Kommission zur Vorberatung überwiesen.[1])

---

[1]) Stenogr. Ber. 11. L.-P. 89. Sitzung S. 2731—2749.

Der aus 8 Paragraphen bestehende Entwurf regelt die Haftpflicht nach dem Vorbilde des Reichshaftpflichtgesetzes v. 7. 6. 1871, und zwar schließt er sich auch in der Fassung den die Haftpflicht der Eisenbahnen regelnden Vorschriften dieses Gesetzes an. Wie die dem Entwurfe beigegebene Begründung sagt, wird dadurch zugleich erreicht, daß für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rechtsprechung und Literatur über das Haftpflichtgesetz verwendet werden kann.[1]) Eine Erweiterung des Reichshaftpflichtgesetzes liegt insofern vor, als die Haftpflicht auch auf die Haftung für Sachschäden ausgedehnt wird. Verkehrs- und Strafvorschriften sind in dem Entwurfe nicht vorgesehen. In ihm ist der Grundsatz der Gefährdehaftung[2]) zur Anwendung gekommen. Nach § 1 des Entw. haftet nämlich der Betriebsunternehmer für den Schaden, der dadurch entsteht, daß bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Nur dann ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist. Der oben erwähnte Vorschlag, eine Zwangsgenossenschaft aller Unternehmer von Automobilbetrieben zu bilden, ist im Entwurfe nicht zur Durchführung gelangt. Wie die Begründung sagt, ständen hier erhebliche technische Schwierigkeiten im Wege und es fehle auch an den erforderlichen statistischen Unterlagen. Grundsätzlich ablehnend hat die Regierung diesem Vorschlage jedoch nicht gegenüber gestanden; „es sei nicht ausgeschlossen, daß später auf Grund der Erfahrungen, die mit der Einzelhaftpflicht gemacht wären, und nach Beschaffung der erforderlichen Grundlagen der Frage der Bildung einer Zwangsgenossenschaft nähergetreten würde".[3])

In dem Entwurfe war den Wünschen der Automobilisten nicht im mindesten Rechnung getragen, und es setzte, wie nicht anders zu erwarten war, nach seiner Veröffentlichung eine heftige Gegenbewegung ein. Die Vorlage trüge, so führte man aus, nur einer kurzsichtigen, unter dem Einflusse des Augenblicks und des Scheins stehenden Tagesmeinung Rechnung. Sie sei sachlich unbegründet und unter dem Einflusse der Voreingenommenheit

---

[1]) Begr. a. a. O. S. 128.

[2]) Bossard (Über die Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten schädlichen Erfolge usw. S. 36) verwirft diesen Ausdruck, weil er den Gedanken der Gemeingefährlichkeit nicht zum Ausdruck kommen lasse; man müsse in Ermanglung eines besseren Ausdrucks von einer Haftung wegen „gemeingefährlichen" oder „ungewöhnlich gefährlichen" Handelns sprechen. Dieser Grund ist u. E. nicht zureichend, um die allgemein angewandte Bezeichnung „Gefährdungshaftung" bezw. „Gefährdungsprinzip" zu verwerfen.

[3]) Begr. a. a. O. S. 128.

entstanden, die sich auf alles, was mit dem Automobilismus zusammenhänge, erstrecke.[1]) Von Rechtsanwalt Dr. Martin Isaac-Berlin wurde ein Gegenentwurf nebst Begründung ausgearbeitet und vom Kaiserlichen Automobilklub und namens der zum Kartell vereinigten Deutschen Automobilklubs dem Reichstage überreicht. Auf diesen Gegenentwurf hier näher einzugehen, erübrigt sich. Erwähnt sei nur, daß die von Isaac gegebenen Fingerzeige im vorliegenden Gesetze zum Teil berücksichtigt worden sind;[2]) insofern ist also der Gegenentwurf nicht ohne Nutzen gewesen.

Auch die Reichstagskommission war mit der Fassung des Entwurfs nicht einverstanden. Wenn dies nach außen nicht in Erscheinung getreten ist, so ist das dem Umstande zuzuschreiben, daß am 13. 12. 1906 die plötzliche Auflösung des Reichstages erfolgte und dadurch der Tätigkeit der Kommission ein jähes Ende bereitet wurde.[3])

Bald nachdem der neue Reichstag am 19. 2. 1907 zusammengetreten war, wurde von verschiedenen Seiten die Wiedervorlage des alten Entwurfs beantragt.[4])

In Beantwortung dieser Anträge erklärte der Staatssekretär des Reichsjustizamtes Dr. Nieberding in der Sitzung v. 23. 4. 1907, die Regierung wolle mit Rücksicht auf die widerstreitenden Ansichten und auf die Bedenken, die aus der Mitte der Kommission heraus geltend gemacht worden seien, mit der Einbringung einer neuen Vorlage warten, bis sich die Wirkung der „Grundzüge" gezeigt hätte und bis die Ergebnisse der statistischen Erhebungen vorlägen.[5]) Die „Grundzüge", d. h. die vom Bundesrat vorgeschlagenen Vorschriften betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Deutscher Reichsanzeiger v. 28. 5. 1906 Nr. 124 1. Beilage), waren in allen Bundesstaaten am 1. 10. 1906 in Kraft getreten. Die statistischen Erhebungen haben im ganzen Gebiete des Deutschen Reiches in der Zeit v. 1. 4. 1906 bis 30. 9. 1906 und v. 1. 10. 1906 bis 30. 9. 1907 stattgefunden.[6]) Ihr Ergebnis bietet ein interessantes Bild; allerdings wird ihr Wert dadurch einigermaßen beeinträchtigt, daß eine Statistik der Unfälle, die sich während des gleichen Zeitraums durch Fahrzeuge, die mittels tierischer Kraft fortbewegt werden, ereignet haben, nicht vorhanden und somit eine vergleichende Betrachtung nicht möglich ist.

[1]) Zeitschr. des Mitteleurop. Motorwagenvereins 5. Jahrg. Heft 5 S. 126 f.
[2]) v. Damm a. a. O. S. 140.
[3]) Da bezüglich des Reichstags das sogen. Diskontinuitätsprinzip gilt, hätte der Entwurf vollkommen neu beraten werden müssen.
[4]) vgl. Reichst.-Drucks. Nr. 43, 72, 168; v. Damm a. a. O. S. 19.
[5]) vgl. v. Damm a a. O. S. 19.
[6]) vgl. Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1907 Heft 2 und 1908 Heft 1.

Mit der erwähnten Rede des Staatssekretärs v. 23. 4. 1907 war die Frage eines Automobilhaftpflichtgesetzes im Reichstage für einige Zeit zur Ruhe gekommen. Gelegentlich einer neuen Interpellation in dieser Sache erklärte Dr. Nieberding am 12. 2. 1908 im Reichstage, die Regierung habe durch die Ergebnisse der Statistik die Überzeugung gewonnen, daß die Schaffung eines Sondergesetzes ein dringendes Bedürfnis sei; die Grundzüge hätten sich als unzureichend erwiesen, die Stelle eines Gesetzes auszufüllen.[1]) Im Frühjahr 1908 wurde im Reichsjustizamt ein neuer Entwurf ausgearbeitet und im Deutschen Reichsanzeiger v. 19. 6. 1908 veröffentlicht. Am 24. 10. 1908 ging die neue Vorlage nebst Begründung dem Reichstage zu; die erste Beratung erfolgte am 5. 11. 1908. Der Entwurf wurde einer aus 21 Mitgliedern bestehenden Kommission, der 29., zur Vorberatung überwiesen, die nach 10 Sitzungen am 5. 2. 1909 die 1. und nach nach 2 weiteren Sitzungen am 10. 3. 1909 die 2. Lesung vollendete.[2])

Der 2. Entwurf[3]) unterscheidet sich vom 1. in verschiedener Hinsicht. Schon eine rein äußerliche Betrachtung zeigt dies; im Entwurfe von 1906 ein Abschnitt, und zwar privatrechtlichen Inhalts (8 Paragraphen), im Entwurfe von 1908 eine Dreiteilung des Stoffes: je ein Abschnitt privatrechtlichen, verwaltungsrechtlichen und strafrechtlichen Inhalts (zusammen 22 Paragraphen). Die Haftpflichtfrage hat im 2. Entwurfe eine gänzlich andere Lösung wie im 1. gefunden; sie ist auf dem Verschuldungsprinzip des Bürgerlichen Gesetzbuchs aufgebaut, allerdings mit der bedeutsamen Abweichung, daß der Automobilhalter unbedingt haftet für das Verhalten seines Chauffeurs und ferner den Beweis dafür zu erbringen hat, daß ihn oder seinen Chauffeur ein Verschulden nicht trifft. Darüber hinaus haftet der Automobilhalter ohne Rücksicht auf Verschulden, soweit der Unfall auf den Zustand und die Verrichtungen seines Fahrzeugs zurückzuführen ist (§ 1 des Entw.).

Die Fassung des Entwurfs fand in verschiedener Beziehung, insbesondere was die Regelung der Haftpflicht anlangt, nicht die Zustimmung der Kommission, die nach eingehender Beratung verschiedene einschneidende Abänderungen vornahm. Die Kommission hatte schriftliche Berichterstattung beschlossen; der so entstandene „Bericht der 29. Kommission über den Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ [4]) gibt über die Beratungen

[1]) Stenogr. Ber. Bd. 230 S. 3066 ff.

[2]) v. Damm a. a. O. S. 24.

[3]) Der Entwurf nebst Begründung ist abgedruckt bei Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 S. 77 ff.

[4]) Abgedr. bei Hallbauer a. a. O. S. 103 ff.

und über die Gesichtspunkte, die zu den vorgenommenen Änderungen Anlaß gegeben haben, eingehenden Aufschluß; im folgenden wird noch öfters auf ihn zurückzukommen sein.

In der von der Kommission veränderten Form nahm der Reichstag den Entwurf in 2. Lesung am 26. 3. 1909 und in 3. Lesung am 27. 3. 1909 an.

Am 3. 5. 1909 wurde das Gesetz, nachdem es am 24. 4. 1909 vom Bundesrat genehmigt worden war, vom Kaiser vollzogen und in Nr. 26 des Reichsgesetzblattes (RGBl. 1909 S. 437 ff.) am 12. 5. 1909 veröffentlicht. In Kraft getreten ist das Gesetz bezüglich des die Haftpflicht behandelnden Teils am 1. 6. 1909, im übrigen am 1. 4. 1910 (§ 26 des Ges.).

II. Die Regelung der Automobilhaftpflicht vor Inkrafttreten des Automobilgesetzes und die Unzulänglichkeit dieser Regelung.

Im vorhergehenden Kapitel ist die Entstehungsgeschichte des Automobilgesetzes behandelt worden, ohne die Frage, welche Erwägungen zum Erlaß des Sondergesetzes geführt haben, zu berühren und ohne darauf einzugehen, ob ein wirkliches Bedürfnis zur Schaffung von Ausnahmebestimmungen vorlag; auch ist noch nicht darüber Aufschluß gegeben worden, inwiefern die in den beiden Gesetzesentwürfen gegebene Lösung der Haftpflichtfrage als ungeeignet empfunden wurde. Im folgenden soll dies nachgeholt werden. Hierbei erscheint es erforderlich, die vor Erlaß des Automobilgesetzes geltenden und bei Automobilunfällen zur Anwendung gelangenden gesetzlichen Bestimmungen einer näheren Betrachtung zu unterziehen; erst wenn dies geschehen ist, wird sich ein Urteil darüber abgeben lassen, ob Sonderbestimmungen erforderlich waren.

Aber es ist nicht nur von theoretischem Werte und, wie v. Damm[1]) hervorhebt, nicht lediglich eine geschichtliche Erinnerung, wenn man auf die bis zum Erlaß des vorliegenden Gesetzes anwendbaren Bestimmungen eingeht; vielmehr spielt auch der praktische Standpunkt insofern eine Rolle, als — nach § 8 des Ges. — die Sondervorschriften keine Anwendung finden sollen, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war, oder wenn der Unfall durch ein Lastautomobil verursacht ist, das eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde zu entwickeln vermag. Unter diesen Voraussetzungen

[1]) a. a. O. S. 46.

gelten auch heute noch die allgemeinen Vorschriften; dasselbe ist der Fall, wenn der Verletzte einen über das Sondergesetz hinausgehenden Ersatzanspruch geltend machen und diesen Anspruch auf ein Verschulden des Automobilhalters stützen will (§ 16 des Ges.).

Bevor auf die hier in Frage kommenden Vorschriften eingegangen wird, sei es gestattet, einige Vorbemerkungen über die Haftpflicht im allgemeinen zu geben.

Schadensersatz ist Ausgleichung eines erlittenen Vermögensnachteils durch denjenigen, der dafür zu haften hat.[1]) Die Verpflichtung zum Schadensersatze kann auf verschiedener Grundlage beruhen; ein solcher Rechtsgrund kann sein ein eigens zu diesem Zwecke abgeschlossener Vertrag, z. B. ein Vertrag, durch den jemand sich im voraus für Schäden deckt, die durch das Eintreten eines unglücklichen Ereignisses — Brand, Hagelschaden, Viehseuche — entstehen können; einen solchen Rechtsgrund kann aber auch das Gesetz selbst bilden. Hierbei ist wieder zu unterscheiden zwischen kontraktlicher und außerkontraktlicher Ersatzpflicht. Erstere liegt vor, wenn die Ersatzpflicht eintritt als Folge des — meist rechtswidrigen — Verhaltens einer Vertragspartei, letztere, wenn sie unabhängig hiervon zustande kommt. Mit der außerkontraktlichen Haftpflicht haben wir uns hier zu befassen.

Das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich regelt im 25. Titel des 2. Buches die Schadensersatzpflicht aus außerkontraktlichen Handlungen. Er ist überschrieben „Unerlaubte Handlungen", wenn auch Tatbestände in ihm aufgenommen sind, bei denen eine unerlaubte Handlung, wenigstens wenn man diesen Begriff im engeren Sinne auffaßt, nicht vorliegt. Das Bürgerliche Gesetzbuch bringt grundsätzlich das Verschuldungsprinzip zur Durchführung, d. h. nur dann ist die Ersatzpflicht begründet, wenn den Verursacher des Schadens ein Verschulden — Vorsatz oder Fahrlässigkeit — trifft. Nicht von jeher hat dieser unserem Rechtsgefühl natürlich erscheinende Grundsatz Geltung gehabt; vielmehr stand das alte deutsche Recht auf dem Standpunkte des sogen. Veranlassungsgrundsatzes, wonach zum Schadensersatze schon die Tatsache verpflichtete, daß jemand einem anderen eine schadenbringende Tat zugefügt hatte. Das Vorliegen eines Verschuldens wurde nicht vorausgesetzt. Auch im älteren römischen Rechte galt das Veranlassungsprinzip; bei dem hochentwickelten Rechtssinn der Römer kam jedoch schon frühzeitig die Anschauung zur Geltung, daß auf seiten des Schadensstifters ein Verschulden vorliegen müsse, um ihn zur Ersatzpflicht heranzuziehen. Die lex Aquilia, ein Plebiszit ungewissen Alters, regelte die Schadensersatzpflicht, indem

[1]) Müller, Lehrb. der Institutionen § 101.

sie in ihrem ersten Kapitel bestimmte, daß derjenige, der einen fremden Sklaven oder ein fremdes Tier pecudum numero getötet hatte, dem Eigentümer zum Ersatze verpflichtet war quanti in eo anno plurimi fuit. Im dritten Kapitel war festgesetzt, daß bei jeder anderen Sachbeschädigung der Verursacher Ersatz leisten mußte quanti ea res (plurimi) fuit diebus triginta proximis. Voraussetzung der Schadensersatzpflicht war in allen Fällen, daß ein Verschulden auf seiten des Täters vorlag; auf die Art des Verschuldens kam es nicht an: in lege Aquilia et levissima culpa venit. Übrigens trug die Haftpflicht nach der lex Aquilia, wie auch die römischen Juristen schon betont haben, ein Strafmoment in sich. Denn zufolge der Wertsermittlung — Höchstwert des letzten Jahres bezw. der letzten 30 Tage — mag es in vielen Fällen geschehen sein, daß dem Verletzten ein viel höherer Wert geleistet werden mußte, als die Sache im Augenblick der Beschädigung tatsächlich wert gewesen war.[1])

Mit der Rezeption des römischen Rechts ist das römisch-rechtliche Verschuldungsprinzip nach und nach auch bei uns zur Geltung gelangt und findet sich in allen bedeutenden neueren Kodifikationen (ALR. I, 6 §§ 1, 7; österr. GB. §§ 1295, 1305, 1323, 1331 ff.; code civil art. 1382, 1383; sächs. BGB. §§ 116, 117, 773, 774, 776; Zür. GB. §§ 1827 ff.; schweiz. ObIR. 50). [2])

Auch das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich steht, wie schon erwähnt, auf diesem Standpunkte. Es ist zwar der Versuch gemacht worden, das Veranlassungsprinzip zur Durchführung zu bringen;[3]) man hat sich dabei besonders darauf berufen, daß diese dem alten deutschen Rechte zu eigen gewesene Regelung unseren Rechtsanschauungen besser entspräche als das römische Prinzip. Demgegenüber ist betont worden,[4]) daß die Verknüpfung der Haftung wegen Schadensersatzes mit der Verursachung des Schadens nicht eine nationale Eigentümlichkeit des deutschen Rechtes sei, sondern eine Erscheinung, die sich in allen Rechten einer niederen Kulturstufe finde, bei denen der Unterschied zwischen der verschuldeten und der nicht verschuldeten Schadenszufügung noch nicht erfaßt sei. Die Aufstellung des Grundsatzes, daß die Schadensersatzpflicht ein Verschulden voraussetze, sei das Ergebnis einer höheren Kulturentwicklung. Zur Rechtfertigung dieses Standpunktes hat man sich auf Jhering bezogen, der in seinem

---

[1]) vgl. v. Czyhlarz, Lehrb. der Institutionen S. 196 ff. und Windscheid, Lehrb. des Pandektenrechts Bd. 2 S. 748 ff.

[2]) Mugdan, Die ges. Mat. z. BGB. S. 404 f.

[3]) vgl. § 752 des 2. Entw.

[4]) vgl. Prot. der Kommission für die 2. Lesung des Entw. des BGB. Bd. 2 S. 568.

Werke „Das Schuldmoment im römischen Privatrecht" überzeugend nachgewiesen habe, daß nicht die schädigende Handlung, sondern nur die in ihr verkörperte Schuld des Täters die Ersatzpflicht begründe.[1])

Wie schon im ersten Kapitel dargetan worden ist, wurde schon bald nach dem Aufkommen des Automobilismus der Meinung Ausdruck gegeben, daß die bestehenden Vorschriften über die Haftpflicht des Automobilisten für den durch sein Fahrzeug verursachten Schaden ungenügend seien. Die hier in Frage kommenden Vorschriften sind die des Bürgerlichen Gesetzbuches, und zwar hauptsächlich die §§ 823 u. 831. Ersterer Paragraph bestimmt, daß derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt oder gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz schuldhaft verstößt, dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist; nach § 831 haftet der Geschäftsherr — in unserem Falle der Automobilhalter — für den Schaden, den der von ihm angestellte Gehilfe in der Verrichtung — Chauffeur — bei dem Betriebe einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nicht ein, wenn dem Herrn der Beweis gelingt, daß ihn eine culpa in eligendo, custodiendo oder dirigendo nicht trifft.

Daß das Bürgerliche Gesetzbuch nur diese allgemeinen und nicht besondere die Automobilhaftpflicht regelnde Vorschriften enthält, erklärt sich daraus, daß die dem Gesetze zugrunde liegenden Beratungen und Vorarbeiten sich nur bis in eine Zeit erstreckten, in der vom Automobilwesen in der Öffentlichkeit nur sehr wenig zu spüren war.[2])

Nun wäre zwar die Möglichkeit vorhanden gewesen, im Wege der Landesgesetzgebung besondere, über die allgemeinen Bestimmungen hinausgehende Haftpflichtvorschriften zu erlassen; in Art. 105 EG. z. BGB. wird der Landesgesetzgebung ausdrücklich das Recht eingeräumt, den Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches verantwortlich zu machen. Eine Anzahl von Bundesstaaten hat, was die Eisenbahnen anlangt, von diesem Rechte Gebrauch gemacht[3]) und insbesondere die Haftung der Eisenbahnunternehmer

---

[1]) Prot. a. a. O. S. 585.

[2]) Das Gesetz datiert v. 18. 8. 1896.

[3]) vgl. die Zusammenstellung bei Staudinger, Komm. z. BGB. Bd. 6 S. 252ff.

auch auf Sachschäden ausgedehnt.[1]) Die Haftpflicht der Automobilunternehmer hat jedoch kein Bundesstaat geregelt, obgleich nach allgemeiner Ansicht der Automobilbetrieb als ein mit gemeiner Gefahr verbundener Betrieb anzusehen ist und somit der Anwendung des Art. 105 EG. z. BGB. nichts im Wege gestanden hätte.

Es kamen hier also nur die allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadensersatz für unerlaubte Handlungen, darunter hauptsächlich die beiden oben angeführten Paragraphen in Betracht.[2])

Die Begründung des 1. Entwurfs bemängelt diese auf dem Verschuldungsprinzipe aufgebaute Haftung, indem sie ausführt[3]): „Der Nachweis eines Verschuldens ist bei den durch Automobile veranlaßten Schäden häufig mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Die Raschheit, mit der sich die Vorgänge abspielen, die Erregung, in welcher sich der Geschädigte im Augenblick des Unfalls befindet, sowie der Umstand, daß sehr häufig außer den Beteiligten keine Zeugen vorhanden sind, machen es nicht selten unmöglich, die näheren Umstände des Falles in der Weise festzustellen, wie es nach dem geltenden Rechte zur Begründung der Klage erforderlich ist. Gelingt es aber auch, ein Verschulden nachzuweisen, so wird dieses in der Regel nur den Lenker des Fahrzeugs treffen, dessen Haftung für den Verletzten meist ohne praktischen Nutzen ist; der Unternehmer selbst bleibt von der Haftung frei. Vollständig versagt das geltende Recht in den Fällen, in welchen der Unfall überhaupt nicht durch ein Verschulden, sondern durch die dem Automobilverkehr als solchem innewohnende Gefährlichkeit herbeigeführt worden ist".

Mag man diesen Ausführungen auch in manchen Punkten zustimmen können, so ist hier doch zu entgegnen, daß tatsächlich in den meisten Fällen der durch einen Automobilunfall Verletzte auch unter Zugrundelegung der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs nicht so ungünstig dastand, wie es den Anschein haben könnte.

Wohl die meisten Automobilunfälle sind auf Fahrlässigkeit zurückzuführen. Diesen Begriff definiert der Gesetzgeber als „Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.), ohne weitere Anhaltspunkte dafür zu geben, was unter dieser „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" zu verstehen ist. Rechtsprechung und Literatur haben diesen Begriff dahin

[1]) Das Reichshaftpflichtgesetz hatte bekanntlich die Haftung für Sachschäden nicht vorgesehen im Gegensatz zum preuß. Eisenbahngesetz v. 3. 11. 1838.

[2]) Neben den §§ 823, 831 die §§ 840, 842—847, 852, ferner §§ 249—254 ff.

[3]) Begr. a. a. O. S. 128.

ausgelegt, daß diejenige Sorgfalt gemeint sei, welche die Allgemeinheit von einem ordentlichen, verständigen und normalen Menschen der betreffenden Berufsart bezw. in dem betreffenden Verhältnisse des Verkehrs erwarten darf.[1]) Hieraus folgt, daß der anzulegende Maßstab ein relativer ist und jedesmal die Umstände des Falles zu berücksichtigen sind. „Ob im einzelnen Falle Fahrlässigkeit vorliegt, ergibt die geläuterte öffentliche Meinung und auf Grund derselben im Notfalle das richterliche Ermessen.“[2]) Insoweit ist allerdings der Maßstab ein abstrakter, als auf die individuelle Beschaffenheit der Person, soweit nicht Fehler oder Minderung der Zurechnungsfähigkeit in Frage kommen (§ 276 Abs. 1 Satz 3 BGB.), keine Rücksicht zu nehmen ist. In der Literatur wird zwar auch die gegenteilige Ansicht[3]) vertreten; die herrschende Lehre steht jedoch auf dem oben gekennzeichneten Standpunkte; wie nach § 347 HGB. in Handelsgeschäften vom Kaufmann die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erfordert wird, so muß jeder in seinen Berufsgeschäften für die Sorgfalt ordentlicher Berufsgenossen einstehen ohne Unterschied des Geschlechts, des Alters oder der Intelligenz. Denn das ist die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, daß man sich in seinen Berufsgeschäften so benimmt wie der ordentliche Berufsgenosse.[4])

Wie wiederholt in den bisherigen Ausführungen betont worden ist, gilt nach allgemeiner Überzeugung der Automobilbetrieb als mit besonderen Gefahren für dritte unbeteiligte Personen verknüpft. Daraus erklärt sich, daß unsere Rechtsprechung von dem Automobilhalter bezw. -lenker eine besonders große Sorgfalt erfordert. Welche Forderungen in dieser Beziehung gestellt werden, sei an der Hand einiger Entscheidungen des Reichsgerichts nachgewiesen.

So heißt es in den Gründen eines einen Automobilschaden betreffenden Urteils[5]): „Das Reichsgericht hat in wiederholten Entscheidungen ausgesprochen, daß das Maß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt sich nach der Bedeutung zu richten habe, die einer Handlung für den Verkehr zukommt, und nach der Gefähr-

---

[1]) vgl. Donner, Haftung für Automobilschäden S. 14 f. und die dort genannte Literatur.

[2]) Dernburg, Das bürgerl. R. Bd. 2 S. 147.

[3]) z. B. von Cosack, Wendt u. a.; vgl. Dernburg a. a. O. Bd. 2 S. 148.

[4]) Dernburg a. a. O. S. 148. Dernburg zitiert hierzu die Stelle l. 9 § 5 D. locat: 19,2: Celsus etiam imperitiam culpae adnumerandam libro 8 digestorum scripsit: si quis vitulos pascendos vel sarciendum quid poliendum ve conduxit, culpam eum praestare debere et quod imperite peccavit, culpam esse; quippe ut artifex conduxit.

[5]) Rep. VI, 299/07, abgedr. bei Kröner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen S. 67 ff.

lichkeit für den allgemeinen durch das Recht zu schützenden Verkehr, die mit ihr verbunden ist. Es hat in Anwendung dieses allgemeinen Grundsatzes im Hinblick auf die besonderen Gefahren, die das mehr und mehr in den Straßenverkehr eintretende Automobil vermöge seiner mechanischen Kräfte und insbesondere seiner Fähigkeit, mit großer Schnelligkeit bewegt zu werden, für den allgemeinen Verkehr auf den städtischen und Landstraßen, für Fuhrwerke anderer Art wie für Fußgänger mit sich bringt, sowohl von dem Lenker eines solchen Fahrzeugs eine den Eigenschaften des letzteren entsprechende besondere Sorgfalt bei der Führung, wie von dem Eigentümer des Fahrzeugs und Geschäftsherrn des Chauffeurs eine besondere Sorgfalt in der Auswahl verlangt. Wie von dem Kutscher, der ein Gefährt in den verkehrsreichen Straßen einer Großstadt zu lenken berufen ist, ein Mehr an Geschicklichkeit, Besonnenheit und Geistesgegenwart erfordert werden muß als von einem Wagenführer in einem ländlichen oder kleinstädtischen Bezirk, ebenso gilt dies in noch erhöhtem Grade auch von einem Chauffeur eines Automobils gegenüber dem Leiter eines anderen Fuhrwerks, und die Sorgfalt des Geschäftsherrn bei der Auswahl des Chauffeurs muß sich auch auf dieses Mehr an persönlichen Eigenschaften des Anzustellenden richten. Es wird ... ausdrücklich ausgesprochen, daß die Pflichten dessen, der als Eigentümer eines Automobils auf diesem von einem durch ihn angestellten Chauffeur geleiteten Gefährt selbst mitfährt, grundsätzlich keine anderen sind wie die des Besitzers eines von Pferden gezogenen Wagens, der neben seinem Kutscher sich auf diesem befindet. Beide haben nicht die Verpflichtung, jederzeit auf die Leitung des Fuhrwerks durch die dafür angestellte Person aufzumerken; aber wenn sie wahrnehmen und nach Maßgabe des Platzes, den sie auf dem Wagen eingenommen haben, wahrnehmen müssen, daß durch die Art, wie ihre Angestellten das Fuhrwerk leiten, Gefahr für Dritte entsteht, so ist es ihnen zum Verschulden zuzurechnen, wenn sie nicht eingreifen ...“

Ähnlich spricht sich das Reichsgericht in einem anderen Falle aus[1]): „.... Die außerordentlich große Gefahr, welche mit dem Automobilverkehr auf öffentlichen Straßen verknüpft ist, bedingt im Interesse der Sicherheit des Publikums eine ganz besonders große Aufmerksamkeit und Vorsicht des Automobilfahrers ...“

Schließlich sei noch folgende den strengen Standpunkt des Reichsgerichts besonders kennzeichnende Stelle genannt[2]): „... Das Fahren der zu schnellster Bewegung eingerichteten Automobile in

[1]) Rep. VI, 6/06, abgedr. bei Kröner a. a. O. S. 58 ff.
[2]) Rep. VI, 564/03, abgedr. bei Kröner a. a. O. S. 74 ff.

den Straßen einer Stadt bringt die größte Gefahr für die dort verkehrenden Menschen mit sich; infolgedessen sind für die Sorgfalt in der Auswahl der Wagenführer der Automobile ganz besonders strenge Anforderungen zu stellen. Technische Geschicklichkeit, ja auch die Bekanntschaft mit den polizeilichen Vorschriften genügen nicht, eine Person als Führer eines Automobils in den Straßen einer Stadt geeignet erscheinen zu lassen; vielmehr müssen sich dazu auch moralische Eigenschaften gesellen: Besonnenheit, Charakterstärke und ein Bewußtsein der Verantwortlichkeit, die der Wagenführer im Hinblick auf die Gefahren des Gefährts für den Verkehr dem Publikum gegenüber auf sich nimmt, nicht nur das Vermögen, sondern auch der ernste, aus der Achtung vor der öffentlichen Ordnung und vor der Persönlichkeit der Mitmenschen entspringende Wille, jede Gefährdung anderer Personen zu vermeiden . . ."

Die in diesen Entscheidungen ausgesprochenen Grundsätze gehen, insbesondere wenn man die letzte der angeführten Entscheidungen berücksichtigt, zweifellos sehr weit und haben auch in der Literatur nicht allenthalben Zustimmung gefunden. Donner[1]) hebt hervor, daß die Rechtsprechung in fast bedenklicher Weise bestrebt sei, dem Automobilbesitzer die Führung des Entlastungsbeweises, welchen der Gesetzgeber in § 831 BGB. offen gelassen habe, recht schwierig zu gestalten; „ein Chauffeur, der alle vom Reichsgericht verlangten Eigenschaften in sich vereine, dürfe wohl eine Rarität sein, deren sich die wenigsten Automobilbesitzer erfreuen können". In gleichem Sinne spricht sich Koehne[2]) aus, indem er darauf hinweist, daß der Standpunkt des Reichsgerichts wohl geeignet sei, die mit der Entwicklung des Automobilwesens verbundenen wirtschaftlichen Interessen zu gefährden.

Jedoch nicht nur durch die strenge Auslegung des Begriffs „Fahrlässigkeit" steht dem durch einen Automobilunfall Verletzten nach § 823 Abs. 1 bezw. § 831 BGB. ein in vielen Fällen ausreichender Schutz zu, sondern auch ferner, worauf ganz besonders hinzuweisen ist, nach § 823 Abs. 2 BGB. Dieser lautet: „Die gleiche Verpflichtung[3]) trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein".

---

[1]) Donner a. a. O. S. 29 f.

[2]) Koehne, Kraftfahrzeug und Rechtsentwicklung S. 27/28 (abgedr. bei Donner a. a. O. S. 30).

[3]) Nämlich zum Schadensersatze.

Als derartige Schutzgesetze kommen für das Automobilwesen neben den in dem § 366 StGB. unter Nr. 2, 3 u. 10 enthaltenen Bestimmungen die zahlreichen verkehrspolizeilichen Automobilverordnungen in Betracht als gesetzliche Bestimmungen, die im Interesse der Verkehrssicherheit und des öffentlichen Wohles erlassen sind. Es ist die Meinung vertreten worden, daß derartige Gebote und Verbote nicht als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 anzusehen sind.[1]) Wie dem jedoch bereits bei den Beratungen in der Reichstagskommission von seiten der Regierung entgegengetreten worden ist,[2]) so hat die herrschende Literatur ebenfalls den Charakter dieser Bestimmungen als Schutzgesetze bejaht.[3]) Auch das Reichsgericht hat sich dieser Ansicht angeschlossen, wie sich aus zahlreichen Entscheidungen ergibt.[4])

Der Verletzte hat in diesen Fällen nur nachzuweisen, daß der Automobilhalter schuldhaft gegen das Schutzgesetz verstoßen hat. Es ist hier noch darauf hinzuweisen, daß ein Unterschied des Verschuldensbegriffes zwischen Abs. 1 und Abs. 2 des § 823 besteht. Der BGB.-Kommentar von Reichsgerichtsräten spricht sich hierüber folgendermaßen aus[5]): „Da der Tatbestand der unerlaubten Handlung nach Abs. 2 in dem Verstoße gegen das Schutzgesetz erschöpft ist, kann das Verschulden des Täters sich auch nur auf diesen selbst beziehen und die Voraussicht oder Voraussehbarkeit des rechtsverletzenden Erfolges, wie der Vorsatz oder die Fahrlässigkeit nach Abs. 1 sie erfordert, scheidet für Abs. 2 aus. Nur darauf kommt es an, ob der Täter schuldhafterweise gesetzwidrig gehandelt hat. Die Übertretung ist schuldhaft, wenn der Übertreter bewußtermaßen die gebotene Handlung unterließ oder die verbotene ausführte, sowie wenn er aus schuldhafter Vergeßlichkeit gegen die ihm bekannte Vorschrift handelte; sie ist auch schuldhaft, wenn er sich unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt über das Bestehen des Schutzgesetzes zu unterrichten unterließ".

Ist es also unmöglich, einen Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB. herzuleiten, so wird in manchen Fällen der Verletzte durch den Nachweis des Verstoßes gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz seinen Anspruch erfolgreich durchsetzen können.

---

[1]) vgl. Prot. a. a. O. S. 568.

[2]) Bericht der Reichstagskommission über den Entwurf eines BGB. S. 1987.

[3]) So Staudinger a. a. O. Bd. 2 S. 1432 ff.; Planck a. a. O. Bd. 2 zu § 823; Neumann, Handausgabe des BGB. S. 610; ferner v. Liszt, Cosack, Oertmann, Meisner usw.

[4]) RG. in Zivils. v. 11. 4. 1900, v. 11. 1. 1902, v. 25. 9. 1902, v. 2. 6. 1904, v. 19. 1. 1906, v. 23. 12. 1907; vgl. ferner JurW. 1905 S. 142 und 1909 S. 134.

[5]) BGB.-Komm. von RG.-Räten Bd. 1 S. 652.

Faßt man das bisher Gesagte zusammen, so könnte man leicht zu der Ansicht gelangen, daß die vor Erlaß des vorliegenden Gesetzes geltenden gesetzlichen Bestimmungen dem durch einen Automobilunfall Verletzten einen in jeder Hinsicht ausreichenden Schutz gewährten. Und doch gab es Fälle, in denen sich eine Lücke im Gesetz fühlbar machte; dieses trat stets dann ein, wenn von einem Verschulden des Automobilhalters bezw. seines Chauffeurs ebensowenig wie von einem Verschulden der verletzten Personen die Rede war, vielmehr der Unfall auf die Eigenart des Fahrzeugs und seiner maschinellen Verrichtungen zurückzuführen war.

Hier konnte der Automobilhalter nicht zur Schadensersatzpflicht herangezogen werden. Und doch wäre dies billig gewesen; denn wie soll der Verletzte dazu kommen, den ihm durch den Unfall entstandenen Nachteil ruhig hinzunehmen, wo er einen Vorteil von dem Automobil, dessen Gefährlichkeit die Ursache des Unfalls und damit des Schadens war, nicht hat, wo der Vorteil — Zeit- und Kostenersparnis — allein auf seiten des Automobilhalters ist?

Eine Abweichung vom Verschuldungsprinzipe war also geboten. Nun hatte der Gesetzgeber schon in einigen Fällen dieses Prinzip durchbrochen und insbesondere bei Betrieben, die mit gemeiner Gefahr verbunden sind, den Unternehmer ohne Rücksicht auf sein Verschulden auf die Tatsache hin, daß der Unfall sich bei dem Betriebe ereignet hatte, zur Haftpflicht herangezogen. Zum ersten Male[1]) ist das Verschuldungsprinzip verlassen worden im preußischen Eisenbahngesetz v. 3. 11. 1838, das in § 25 den Eisenbahnunternehmer für jeden Personen- und Sachschaden haftpflichtig machte, es sei denn, daß eigenes Verschulden des Verletzten oder ein unabwendbarer äußerer Zufall vorlag.[2]) Wiederholt ist dann dieses sogen. Prinzip der Gefährdungshaftung zur Durchführung gelangt. Hier ist besonders auf das Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871 zu verweisen, das sich mit der Schadensersatzpflicht für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken, Steinbrüchen und Gräbereien herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen beschäftigt. Der § 25 des preuß. Eisen-

---

[1]) vgl. v. Damm a. a. O. S. 5.

[2]) § 25 lautet: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen oder deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten".

bahngesetzes ist im Reichshaftpflichtgesetz übernommen worden, allerdings mit der Abänderung, daß die Haftung für Sachschäden nicht vorgesehen ist und der Begriff des unabwendbaren äußeren Zufalls durch den der höheren Gewalt ersetzt worden ist. Der Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes ist auf den Gedanken zurückzuführen, es sei billig, denjenigen, der bei mit ungewöhnlicher Gefahr verbundenen Betrieben an Leib oder Leben beschädigt wird, den Ersatz des Schadens zu sichern, da die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen dies in genügender Weise nicht zu tun vermochten.[1])

Aus gleichen Erwägungen heraus ist das Automobilgesetz entstanden. Worin liegt nun beim Automobilbetrieb die ungewöhnlich große, die gemeine Gefahr? Literatur und Tagespresse haben hier eine große Anzahl von Punkten genannt, die aufzuzählen zu weit führen würde. Hier sollen nur die Punkte erwähnt werden, in denen der Gesetzgeber selbst die gemeine Gefahr enthalten sieht.[2])

Zunächst wird genannt die ungewöhnliche Geschwindigkeit; diese habe zur Folge, daß die Zahl der Überholungen und Begegnungen mit anderen Benutzern der Straße erheblich größer sei, und es letzteren oft schwer falle, ihr Verhalten dem überraschend herannahenden Automobil gegenüber zweckmäßig einzurichten.

Ferner wird angeführt die leichte Lenkbarkeit; dadurch, daß das Automobil in der Lage sei, rasche Wendungen zu machen, sei es wesentlich erschwert, ihm auszuweichen. In der leichten Lenkbarkeit muß aber andererseits, wie von verschiedenen Seiten hervorgehoben worden ist,[3]) ein Vorzug gegenüber den an Schienen gebundenen Fahrzeugen erblickt werden. Weiter wird angegeben der komplizierte Mechanismus; Fehler in der Beschaffenheit oder Zusammensetzung der einzelnen Teile, kleine Störungen in ihrer Funktion können die Lenkung der Maschine plötzlich unmöglich machen; dazu trete bei dem größten Teil der jetzt üblichen Automobile die Explosionsgefahr.

Neben der sich aus rein technischen Gründen ergebenden Gefährlichkeit der Automobile ist noch der Beweisnotstand des Geschädigten als ein Gesichtspunkt zu nennen, der zum Erlaß des Sondergesetzes geführt hat. „Wie die tägliche Erfahrung zeigt," heißt es in der Begründung des 2. Entwurfs,[4]) „spielt der Unfall sich meistens zu rasch ab, als daß die Geschädigten die Einzel-

[1]) vgl. Mot. zum Reichshaftpflichtgesetz bei Eger, RHaftpflG. S. XV.
[2]) vgl. Begr. des 1. u. 2. Entwurfs.
[3]) vgl. oben S. 3.
[4]) Begr. a. a. O. S. 88.

heiten des Herganges, insbesondere eine Fahrlässigkeit des anderen Teiles feststellen könnten, während dieser weit eher in der Lage ist, die Umstände des Falles zu überschauen. Es wäre unbillig, den Geschädigten die Folgen eines Beweisnotstandes tragen zu lassen, der nicht durch ihn, sondern durch die dem Betriebe des Kraftfahrzeugs innewohnende Eigenart herbeigeführt wird."

Im Anschluß hieran ist über die Berechtigung eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes zu sprechen. Es ist die Meinung vertreten worden, ein solcher mit gemeiner Gefahr verbundener Betrieb, wie ihn neben anderen auch der Automobilbetrieb darstellt, müsse als unrechtmäßig verboten werden. Dieser Ansicht können wir uns nicht anschließen; wir stimmen vielmehr Bossard zu, der sagt,[1]) trotz seiner Gefährlichkeit könne ein Betrieb rechtmäßig sein, und zwar sei er es dann, wenn ihm das Kulturinteresse den Charakter der Rechtmäßigkeit verleihe; regelmäßig wird nun dieses Kulturinteresse, oder anders ausgedrückt, es werden die aus dem Betriebe für die Allgemeinheit erwachsenden Vorteile nicht derart sein, daß die durch den Betrieb hervorgerufenen Nachteile vom Publikum ruhig hinzunehmen sind. Vielmehr wird es billig sein, einen Ausgleich in der Weise herbeizuführen, daß der Betriebsunternehmer für den Schaden aufzukommen hat. In gleichem Sinne äußert sich Steinbach,[2]) wenn er sagt, daß derjenige, welcher ungewöhnliche Berechtigungen für sich in Anspruch nehme, auch in entsprechend höherem Maße zur Ersatzpflicht herangezogen werden müsse; dies entspreche der alten Korrelation von Recht und Pflicht. In dem hier in Frage kommenden Falle — Betrieb eines Automobils — liegt nun zweifellos ein dem Betriebe den Charakter der Rechtmäßigkeit verleihendes Kulturinteresse vor; dieses Kulturinteresse ist jedoch nicht ein derartiges, daß ein weiterer Ausgleich nicht berechtigt wäre. Dieser wird dadurch geschaffen, daß dem Betriebsunternehmer die Haftung für den durch den Betrieb verursachten Schaden auferlegt wird.

III. Die Unzulänglichkeit der in den beiden Gesetzesentwürfen gegebenen Regelung der Automobilhaftpflicht.

Als es sich darum handelte, Sonderbestimmungen für die Haftung der Automobilhalter zu schaffen, glaubte man, indem

[1]) a. a. O. S. 28ff.

[2]) Die Grundsätze des heutigen Rechts über den Ersatz von Vermögensschäden S. 92; vgl. Bossard a. a. O. S. 29.

man erwog, daß zwischen Automobil und Eisenbahn eine Anzahl gemeinschaftlicher Merkmale vorhanden sind, am besten zu verfahren, wenn man eine der Eisenbahnhaftung entsprechende Regelung der Materie traf. Überdies meinte man auf diese Weise einen besonderen Vorteil zu erzielen, nämlich die Anwendung der Judikatur des Eisenbahngesetzes auf das neue Gesetz. In der Tat schließt sich der 1. Entwurf eng an das Eisenbahnhaftpflichtgesetz an.

Inwiefern man damit keinen glücklichen Griff getan hatte, ergibt sich aus der Begründung des 2. Entwurfs, die sich darüber folgendermaßen ausspricht[1]): „Die den Eisenbahnen auferlegte unbedingte Gefährdehaftung, die eine tiefgreifende Ausnahme von den allgemeinen Grundsätzen der Schadensersatzpflicht darstellt, ist auf Erwägungen zurückzuführen, die, wie zugegeben werden muß, für Kraftfahrzeuge nicht ohne weiteres zutreffen. Bei der Frage, ob gewissen Unternehmen aus Gründen der Billigkeit die Haftung für Schäden aufzuerlegen ist, die ohne ihr Verschulden bei dem Betriebe verursacht werden, darf zunächst die Leistungsfähigkeit, die bei Betrieben solcher Art vorauszusetzen ist, nicht unberücksichtigt bleiben. Die Monopolstellung, welche die Eisenbahnunternehmungen innehaben, der große Umfang ihrer Betriebe und ihre regelmäßig sehr bedeutende Kapitalkraft lassen es als keine unbillige Anforderung erscheinen, daß sie für den Schaden, den ihr Betrieb verursacht, unbedingt und ohne Einschränkung eintreten. Die Lage des Automobilhalters ist in diesen Beziehungen von der eines anderen Fuhrwerksbesitzers nicht wesentlich verschieden. Würde ihm die unbeschränkte Gefährdehaftung auferlegt, so müßte ihn dies mit Verpflichtungen belasten, die häufig außer Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit stehen". Des weiteren wird ausgeführt, daß die Gefahren des Eisenbahnbetriebes andere als die des Automobilbetriebes seien. Beim Eisenbahnbetrieb seien die Gefahren nicht zu vermeiden, und daher müsse der Unternehmer sie tragen. Auf die Kraftfahrzeuge treffe dies nicht in gleichem Maße zu; sofern der Führer des Fahrzeuges seiner Aufgabe vollständig gewachsen sei und sofern die Vorrichtungen an dem Wagen ihren Dienst ordnungsgemäß erfüllen, bringe der Betrieb von Kraftfahrzeugen im allgemeinen für den Verkehr keine größeren Gefahren mit sich als die Benutzung sonstiger Beförderungsmittel.[2])

Unter Berücksichtigung der Sonderstellung der Eisenbahnunternehmungen — Expropriationsrecht, Ausschluß von Kon-

[1]) Begr. a. a. O. S. 86 f.
[2]) vgl. Begr. a. a. O. S. 87.

kurrenten, besonderer strafrechtlicher Schutz — ist der Eisenbahnunternehmer haftpflichtig gemacht worden für Fälle, wo kindlicher Unverstand, nicht der Betrieb den Schaden verursacht hat, oder wo ein Verschulden Dritter, tierischer Unverstand oder ein Zusammenwirken unglücklicher Zufälle vorgelegen hat. Man hat schließlich alle Fälle, die mit einer gewissen Häufigkeit eingetreten sind, als Betriebsunfälle angesehen.[1])

Aus den bisherigen Ausführungen ergibt sich, daß eine Anlehnung an das Eisenbahnhaftpflichtgesetz und die zu diesem Gesetze vorhandene Judikatur nicht am Platze war, und in der richtigen Erkenntnis dieser Tatsache ist die Automobilhaftpflicht im 2. Entwurfe auf einer gänzlich anderen Grundlage aufgebaut wie im 1. Entwurfe.

Bei der Ausarbeitung des neuen Entwurfs ist der Gesichtspunkt leitend gewesen, einerseits dem Bedürfnis eines erhöhten Schutzes des Publikums gegen die Automobilgefahr zu genügen, andererseits aber zu vermeiden, durch eine Überspannung der hierauf abzielenden Maßnahmen den Automobilverkehr in einer Weise zu belasten und zu erschweren, die seine Entwicklung hemmen und schädigen würde.[2]) Man hatte diesen Gesichtspunkten am besten dadurch gerecht zu werden geglaubt, daß man das Verschuldungsprinzip des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Anwendung brachte, insofern jedoch eine Durchbrechung dieses Prinzips eintreten ließ, als der Automobilhalter für Fehler in der Konstruktion, für Mängel im Material sowie für Ordnungswidrigkeiten, die bei dem Zusammenwirken der Bestandteile des Fahrzeugs infolge des Betriebes eintraten, ohne Rücksicht auf Verschulden aufzukommen hatte. Überdies sollte er unbedingt für das Verschulden der von ihm zur Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person haften. Dem Beweisnotstande des Verletzten war dadurch vorgebeugt, daß die Führung des Schuldbeweises dem Verletzten nicht oblag; vielmehr war es Sache des Automobilhalters, nachzuweisen, daß der Unfall weder durch sein Verschulden noch durch das des Chauffeurs und auch nicht durch Betriebsfehler und Betriebsstörungen verursacht war.

Bossard[3]) macht dem Verfasser des Entwurfs mangelnde Logik zum Vorwurf, da einerseits eine vom Verschulden losgelöste Haftung im Entwurfe zum Ausdruck komme, andererseits aber Anschluß an das Kulpaprinzip gesucht werde. U. E. ist es ohne Bedeutung, ob sich in dieser auf dem Verschuldungsprinzip auf-

[1]) vgl. Bericht der 23. Kommission a. a O. S. 111.
[2]) Begr. des 2. Entw. a. a. O. S. 84.
[3]) a. a. O. S. 56.

gebauten Konstruktion Anklänge an das Kausalprinzip finden; es ist nicht einzusehen, warum dies in der Praxis — und hierauf ist doch das Hauptgewicht zu legen — zu Unzuträglichkeiten führen sollte.[1])

Es ist der Regierung zum Vorwurfe gemacht worden, daß sie im 2. Entwurf den strengen Standpunkt der Gefährdungshaftung aufgegeben und das mildere Verschuldungsprinzip zur Anwendung gebracht hat. Man erblickte darin eine „Automobilfreundlichkeit" und erklärte die „Schwenkung" damit, daß eine direkte oder indirekte Beeinflussung der zuständigen Reichsämter stattgefunden habe. In der Kommissionsberatung hat der Staatssekretär sich jedoch gegen den Verdacht verwahrt, als seien bei der Ausarbeitung der Vorlage Einwirkungen aus einflußreichen Kreisen des Automobilsports unter Begünstigung einseitiger Liebhaberinteressen tätig gewesen, und hat den Entwurf verteidigt, der alles biete, was man gerechterweise gegenüber dem Automobilhalter verlangen könne.[2])

Entgegen der von der Regierung vertretenen Ansicht stand die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder auf dem Standpunkte, die im Entwurfe von 1908 gegebene Regelung der Haftpflicht sei nicht zweckentsprechend, und es wurde im Verlaufe der Beratungen eine Anzahl von Abänderungsanträgen gestellt, in denen durchgängig die Forderung einer schärferen Haftpflichtsregelung zum Ausdruck kam.

Zur 2. Lesung wurde ein derartiger Antrag gestellt, dessen Wortlaut der Fassung des § 7 des Gesetzes entspricht. Der Staatssekretär des Reichsjustizamtes sprach zwar sein Bedauern darüber aus, daß die Kommission sich nicht geneigt gezeigt habe, zu der Fassung der Regierungsvorlage zurückzukehren, erklärte jedoch, daß er dem Antrage nicht ganz ablehnend gegenüberstände: Wenn auch die in dem genannten Antrage vorgeschlagene Fassung daran festgehalten habe, nach dem Vorgange der 1. Lesung die Ausschließung der Haftung an den Eintritt eines unabwendbaren Ereignisses zu knüpfen,[3]) gebe sie doch bestimmte Anhaltspunkte für die Auslegung des Begriffs und erleichtere damit der Rechtsprechung eine sachgemäße Anwendung der Vorschrift.[4]) Obwohl der Antrag auch bei den

---

[1]) Ähnlich heißt es im Bericht der 29. Kommission a. a. O. S. 107 f.: „über die Frage, ob dem Entwurfe das Verschuldungs- oder das Gefährdungsprinzip zugrunde zu legen sei, solle man sich doch nicht streiten . . . Es komme vor allem darauf an, der Bevölkerung baldmöglichst diejenigen Schutzeinrichtungen zu gewähren, auf welche die Erfahrungen des praktischen Lebens hinweisen; in welcher juristischen Konstruktion sie geboten würden, sei wirklich ohne Belang".

[2]) Bericht der Kommission a. a. O. S. 106 ff.

[3]) vgl. den zur 1. Lesung gestellten Abänderungsantrag Nr. 1.

[4]) Bericht der Kommission a. a. O. S. 114.

Kommissionsmitgliedern nicht allseitig Billigung fand — man meinte, er unterscheide sich nur im Wortlaut von der Regierungsvorlage, stehe ihr aber in der Wirkung gleich[1]) —, wurde er bei der Abstimmung angenommen und ist, nachdem man seitens der Regierung sich mit der Fassung einverstanden erklärt hatte, unverändert in das vorliegende Gesetz aufgenommen worden.

IV. Die haftpflichtrechtlichen Bestimmungen des Automobilgesetzes.

Vorbemerkung.

Wenn im folgenden dem ersten der zu besprechenden Paragraphen — dem § 7 des Ges. — eine besondere Beachtung geschenkt ist, so sei das damit erklärt, daß diesem Paragraphen eine besondere Bedeutung zukommt. Einerseits verkörpert sich in ihm das Haftungsprinzip, auf dem das Gesetz aufgebaut ist, andererseits enthält er Ausdrücke, die — man denke an den Begriff „Halter des Kraftfahrzeugs", „Betrieb des Kraftfahrzeugs", „unabwendbares Ereignis" — zum ersten Male in unserer Gesetzessprache erscheinen und somit einer eingehenden Besprechung wohl wert sind. Dagegen ist auf eine Anzahl Bestimmungen nur kurz eingegangen worden, teils weil ihr Inhalt besondere Schwierigkeiten nicht bietet, teils weil sie dem Reichshaftpflichtgesetze entnommen und in der einschlägigen Literatur bereits eingehend gewürdigt sind.

Die zu erörternden Paragraphen sind die §§ 7—20 des Ges. und haben folgenden Wortlaut:

§ 7.

Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als

[1]) Bericht der Kommission a. a. O. S. 114.

der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet.

§ 8.

Die Vorschriften des § 7 finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war;

2. wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann.

§ 9.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 BGB. mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht.

§ 10.

Im Falle der Tötung ist der Schadensersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war. Der Ersatzpflichtige hat außerdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.

Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnisse, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 11.

Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit ist der Schadensersatz durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie

des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.

§ 12.

Der Ersatzpflichtige haftet:

1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bis zu einem Kapitalbetrage von 50000 Mk. oder bis zu einem Rentenbetrage von jährlich 3000 Mk.;

2. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in Nr. 1 bestimmten Grenze, nur bis zu einem Kapitalbetrage von insgesamt 150000 Mark oder bis zu einem Rentenbetrage von insgesamt 9000 Mk.;

3. im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zum Betrage von 10000 Mk.

Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses nach Abs. 1 Nr. 1, 3 zu leisten sind, insgesamt die in Nr. 2, 3 bezeichneten Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrage steht.

§ 13.

Der Schadensersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie der nach § 10 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.

Die Vorschriften des § 843 Abs. 2—4 BGB. und des § 708 Nr. 6 ZPO. finden entsprechende Anwendung. Das gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 3 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 1 Nr. 2 ZPO.

Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden, so kann der Berechtigte gleichwohl Sicherheitsleistung verlangen, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der im Urteil bestimmten Sicherheit verlangen.

§ 14.

Die in den §§ 7—13 bestimmten Ansprüche auf Schadensersatz verjähren in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem

der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von dem Unfall an.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

Im übrigen finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Verjährung Anwendung.

§ 15.

Der Ersatzberechtigte verliert die ihm auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes zustehenden Rechte, wenn er nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat.

§ 16.

Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Fahrzeughalter für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 17.

Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnisse der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Das gleiche gilt, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt.

Die Vorschriften des Abs. 1 finden entsprechende Anwendung, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

§ 18.

In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs zum Ersatze des Schadens nach den Vorschriften

der §§ 8—15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

Die Vorschrift des § 16 findet entsprechende Anwendung.

Ist in den Fällen des § 17 auch der Führer eines Fahrzeugs zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so finden auf diese Verpflichtung in seinem Verhältnisse zu den Haltern und Führern der anderen beteiligten Fahrzeuge, zu dem Tierhalter oder Eisenbahnunternehmer die Vorschriften des § 17 entsprechende Anwendung.

§ 19.

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemacht ist, wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 EG. z. GVG. dem Reichsgerichte zugewiesen.

§ 20.

Für Klagen, die auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirke das schädigende Ereignis stattgefunden hat.

---

§ 7.

Im Abs. 1 des § 7 werden die Voraussetzungen genannt, unter denen die Haftpflicht nach dem Automobilgesetz eintreten soll.

Vorausgesetzt wird zunächst, daß sich ein Personen- oder Sachschaden bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs zugetragen hat.

Das Gesetz selbst stellt eine Definition des Begriffes „Kraftfahrzeug" auf, indem es im § 1 Abs. 2 sagt, daß als Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes Wagen oder Fahrräder gelten sollen, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

Diese Begriffsbestimmung vermeidet, wie die Begründung des 2. Entwurfs sagt,[1]) den in dem früheren Entwurfe gebrauchten, aber nicht ohne Grund angefochtenen Ausdruck „elementare Kraft" und beschränkt ferner den Begriff nicht auf diejenigen Fahrzeuge, die durch eine ihnen „innewohnende" Kraft bewegt werden.

Wesentlich für den Begriff des Kraftfahrzeugs ist die Zweckbestimmung, nämlich der Transport von Menschen und Sachen. Aus diesem Grunde gehört eine Lokomobile oder eine Dampf-

[1]) a. a. O. S. 92 f.

straßenwalze ebensowenig hierher wie ein Motorpflug oder eine Straßenlokomotive. Ferner gehört zum Begriffe des Kraftfahrzeugs, daß es auf Rädern läuft; durch Maschinenkraft fortbewegte Wasserfahrzeuge (Dampfschiffe, Motorboote) scheiden infolgedessen hier aus, ebenso Motorschlitten, wie solche in den letzten Jahren verschiedentlich konstruiert worden sind und auch in der Praxis benutzt werden.[1]) Alle an Bahngleise gebundenen Fahrzeuge — hierzu gehören auch Drahtseil- und Schwebebahnen — fallen nicht unter das vorliegende Gesetz; für sie kommt das Reichshaftpflichtgesetz in Frage. Dagegen sind Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes die auch in Deutschland vereinzelt im Betriebe befindlichen sogen. gleislosen elektrischen Bahnen, das sind nicht auf Schienen laufende Fahrzeuge, die durch Zuleitung elektrischen Stromes während der Fahrt bewegt werden.

§ 2 Abs. 3 der auf Grund von § 6 des Automobilgesetzes erlassenen Verordnung des Bundesrats über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 2. 1910 (RGBl. S. 389 ff.) enthält die Bestimmung, daß als Kraftfahrzeuge im Sinne dieser Verordnung nicht gelten sollen Lastkraftwagen, deren Gesamtgewicht einschließlich Ladung neun Tonnen übersteigt. Fraglich könnte es sein, ob auf derartige Fahrzeuge auch die Bestimmungen des Automobilgesetzes keine Anwendung finden. Oberländer[2]) bekennt sich zu der Ansicht, das Automobilgesetz sei nicht anzuwenden; u. E. ist die gegenteilige Meinung zutreffend. Die ein Gewicht von über neun Tonnen habenden Lastkraftwagen sollen dem Sinne der Verordnung nach nur von den Bestimmungen über die Beschaffenheit, Ausrüstung usw. der Kraftfahrzeuge ausgenommen sein, nicht hingegen von der Haftpflicht des Automobilgesetzes. Hätte der Gesetzgeber derartige Fahrzeuge von der Sonderhaftpflicht ausschließen wollen, so hätte er eine entsprechende Bestimmung wohl im Gesetze selbst aufgenommen, wie dies ja auch für Lastkraftfahrzeuge, die eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde zu entwickeln vermögen, geschehen ist. In der Praxis wird die Frage übrigens kaum von Bedeutung werden, da Lastkraftwagen von über neun Tonnen Gewicht wohl stets auf Grund der Bestimmung des § 8 Nr. 2 des Automobilgesetzes von der Sonderhaftpflicht befreit sein werden.

Was ist nun unter dem Begriff „bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs" zu verstehen?

Der 2. Entwurf enthielt die Fassung „durch ein im Betrieb befindliches Kraftfahrzeug"; dies wurde jedoch bemängelt, da da-

---

[1]) vgl. Automobilwelt 8. Jahrg. Nr. 145, in der ein vom Großfürsten Cyrill von Rußland konstruierter Motorschlitten beschrieben und abgebildet ist.

[2]) Aus dem Automobilrecht S. 56.

durch die Auslegung zugelassen würde, daß nur mittelbarer, nicht aber auch unmittelbarer Schaden zu ersetzen sei.[1]) Infolgedessen wählte man die Fassung „bei dem Betriebe", wobei ferner noch bestimmend war, daß diese Worte in der Judikatur begrifflich bereits festgelegt seien, weil insbesondere das Reichsgericht diesen Begriff beim Reichshaftpflichtgesetz in ständiger Rechtsprechung klargestellt habe.[2]) Das Reichsgericht hat sich nun dahin ausgesprochen, daß unter „Betrieb" im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes nicht nur der Betrieb in der engsten Bedeutung des Wortes, die Beförderung auf der Eisenbahn zu verstehen sei, vielmehr umfasse dieser Begriff alle für die Verwaltung des Eisenbahnunternehmens erforderlichen, mit dem Transporte selbst in einem gewissen Zusammenhange stehenden Handlungen, soweit mit ihnen die dem Eisenbahnverkehr eigentümlichen, wenn auch nicht ausschließlich mit dieser Verkehrsart verbundenen, Gefahren verknüpft seien. „Bei" dem Betriebe einer Eisenbahn habe der Unfall sich dann ereignet, wenn einmal ein innerer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Eisenbahn bestehe und ferner auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgange gegeben sei.[3])

Man wird sich wundern müssen, daß hier von einer Übernahme der Judikatur zum Reichshaftpflichtgesetz die Rede ist, nachdem der 1. Entwurf die Überzeugung gebracht hatte, daß dies bei der Verschiedenheit zwischen Eisenbahn und Automobil nicht angängig wäre. In der Tat ist eine Übernahme nur in sehr beschränktem Umfange möglich, eben mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit beider Verkehrsmittel. Wie in dem Berichte des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen v. 15. 12. 1902 treffend bemerkt wird, kann von einem Betrieb von Automobilen schlechtweg gar nicht geredet werden; „man kann wohl eine Eisenbahn betreiben, aber ein Automobil kann man nicht betreiben; das ist nicht nur sprachlich, sondern auch begrifflich ausgeschlossen. Bei der Eisenbahn hat man in dem Begriffe Betrieb, abgesehen von der auf die gewerbliche Ausübung bezogenen Tätigkeit des Unternehmens, einen ganz bestimmt abgegrenzten Komplex von Handlungen, während bei den Auto-

---

[1]) Bericht der Kommission a. a. O. S. 110.

[2]) vgl. Krause, Automobilgesetz S. 50.

[3]) vgl. Kröner a. a. O. S. 93 und Schmidt-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 S. 85 f. und die dort angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts.

mobilen eine bestimmte Umgrenzung des Wortes Betrieb fehlt".[1] Krause[2] bemerkt hierzu, daß im Gegensatz zum Reichshaftpflichtgesetz das Automobilgesetz unter Ausschließung der durch die eigentlichen rein wirtschaftlichen Nutzungshandlungen entstehenden Schäden lediglich die durch die Fahrtbewegung und die sie unmittelbar betreffenden Funktionen der Maschinerie entstehenden Gefahren treffen wolle.

Von diesen u. E. richtigen Voraussetzungen ausgehend kommen wir zu dem Schluß, daß ein Kraftfahrzeug dann im Betrieb ist, wenn es sich zum Zwecke der Beförderung von Personen oder Sachen in Bewegung befindet.[3] Unter Zugrundelegung dieser Begriffsbestimmung dürften die nachstehend genannten Fälle wie folgt zu beurteilen sein:

Wohl unbestritten befindet sich ein Kraftfahrzeug dann im Betrieb, wenn es durch die ihm innewohnende Maschinenkraft fortbewegt wird; aber auch dann ist es im Betriebe, wenn es — z. B. auf geneigter Fläche — unter Ausschaltung des Motors mit Hilfe des durch ihn gewonnenen Antriebs oder zufolge der Schwerkraft sich weiterbewegt, oder wenn es — z. B. bei Fahrtunterbrechungen — ohne völlige Abstellung des Motors zur Fahrt bereitsteht.[4] Nicht im Betriebe befindlich ist das Kraftfahrzeug, das nicht durch eigene Maschinenkraft, sondern durch menschliche Muskelkraft oder unter Vorspann von Zugtieren fortbewegt wird. Letzteres wird nicht nur häufig zur Fortschaffung defekter Fahrzeuge angewendet, sondern auch um Automobile auf Straßen, die für den Automobilverkehr gesperrt sind — es kommen hier hauptsächlich einige Alpenstraßen in Frage — zu befördern.

Der Betrieb beginnt in der Regel damit, daß — bei Explosionsmotoren — der Motor angekurbelt oder angelassen wird oder — bei Elektromobilen — der Arbeitsstrom eingeschaltet wird. Die den Betrieb vorbereitenden oder ihm nachfolgenden Handlungen, wie Auffüllen von Betriebsstoffen, Reinigungs-, Reparaturarbeiten usw., fallen nicht unter den Begriff des Betriebes im Sinne des Gesetzes, selbst wenn bei derartigen Arbeiten der Motor zwecks Prüfung in Tätigkeit versetzt wird.

Das Sichinbewegungsetzen des Fahrzeugs wird zwar häufig, aber nicht immer den Beginn des Betriebes kennzeichnen; gerade bei den mit Explosionsmotoren versehenen Fahrzeugen wird

---

[1] Die angeführte Stelle findet sich abgedruckt bei Krause a. a. O. S. 50 f.
[2] a. a. O. S. 51.
[3] Ähnliche Definitionen bei Kirchner, Automobilgesetz S. 30; Krause a. a. O. S. 51; Hallbauer a. a. O. S. 8.
[4] vgl. Begr. des 2. Entw. a. a. O. S. 91.

der Betriebsbeginn meist schon vorher eingetreten sein, nämlich mit dem Ankurbeln des Motors. Beendet ist der Betrieb, wenn sowohl die Bewegung des Fahrzeugs als auch der Lauf der Maschine aufgehört hat. Es wird aber, wie Kirchner[1]) hervorhebt, hierbei auf die Absicht des Fahrers ankommen, ob die Fahrt beendigt oder doch auf längere Zeit unterbrochen werden soll, oder ob es sich nur um einen ganz vorübergehenden Halt handelt, etwa infolge eines augenblicklichen Verkehrshindernisses. Letzterenfalls ist der Betrieb als nicht unterbrochen anzusehen, selbst wenn für kurze Zeit sowohl die Bewegung des Fahrzeugs wie der Lauf der Maschine — bei Elektromobilen fällt beides regelmäßig zusammen — aufgehört haben sollte.

Durch die Fassung „bei" dem Betrieb soll, wie eingangs erwähnt, zum Ausdruck kommen, daß nicht nur unmittelbarer, sondern auch mittelbarer Schaden zu ersetzen ist, sofern der Unfall nur im Kausalzusammenhange mit dem Betriebe steht.

Wann ist nun dieser Kausalzusammenhang als vorhanden zu erachten und wann nicht? Die Lösung der sogen. Kausalitätsfrage ist eines der wichtigsten Probleme der Rechtswissenschaft. Die herrschende Lehre steht auf dem Boden der v. Kriesschen Theorie der „adäquaten Verursachung". Danach aber ist eine Person schon dann als verursachend anzusehen, „wenn sie eine Bedingung setzt, welche auf Grund des ganzen zur Zeit der Handlung erkennbar vorliegenden sonstigen Bedingungskomplexes im allgemeinen dazu geeignet ist, den Erfolg herbeizuführen"; „adäquate Verursachung liegt nicht mehr vor, sobald die menschliche Erfahrung trotz Kenntnis aller aufdeckbaren Umstände zu dem Resultat kommt, mit dem Eintritt dieses Erfolges habe nicht mehr gerechnet werden können".[2]) Zur Veranschaulichung der Theorie führt Kirchner[3]) folgendes Beispiel an (Karl Haß in Jherings Dogm. Jahrb. Bd. 37 S. 327 ff.):

„Ein Wagen ist vom rechten Wege abgekommen, weil der betrunkene Kutscher schläft. Ein Blitzstrahl tötet den Reisenden. Der ursächliche Zusammenhang zwischen der Unaufmerksamkeit des Kutschers und dem Tode des Reisenden kann nicht geleugnet werden; denn ohne sie wäre der Wagen nicht an jenen Ort gekommen, wo der Blitz ihn traf. Aber die Art des eingetretenen Schadens ist der Ursache nicht adäquat; allgemein genommen pflegt es nicht die Folge unachtsamen Fahrens zu sein, daß der

---

[1]) a. a. O. S. 33.

[2]) G. Rümelin im Arch. f. ziv. Prax. Bd. 90 S. 172 und M. Rümelin, Verwendung der Kausalbegriffe S. 50, abgedr. bei Vorwerk a. a. O. S. 32.

[3]) Kirchner a. a. O. S. 38.

Blitz das verirrte Fuhrwerk zu Schaden bringt. Wenn dagegen die sich selbst überlassenen Pferde den Wagen gegen Hindernisse fahren, so daß er umstürzt und der Reisende hierbei den Tod findet, so ist für diesen, nach der Lebenserfahrung im Bereich des Möglichen liegenden Unfall die Unaufmerksamkeit des Kutschers kausal auch im Rechtssinne".

Auch das Reichsgericht vertritt, wie sich aus einer Reihe von Entscheidungen ergibt, die Theorie der adäquaten Verursachung.[1])

Dem freien richterlichen Ermessen gemäß § 287 ZPO. liegt es ob, im einzelnen Falle zu bestimmen, ob ein rechtlicher Kausalzusammenhang zwischen dem Schaden des Klägers und dem vom Beklagten zu vertretenden Ereignisse vorliegt.

Krause[2]) gibt eine ganze Reihe von praktischen Fällen, in denen das Vorliegen von Betriebsunfällen teils zu bejahen, teils zu verneinen ist. Hier sei nur der häufig eintretende Fall erwähnt, daß auf schmutziger Straße der durch die Räder des in Fahrt befindlichen Kraftfahrzeugs hochgeschleuderte Straßenschlamm die Kleider von Straßenpassanten beschädigt; wenn der Schaden auch nur mittelbar verursacht ist, so ist doch der Kausalzusammenhang als vorhanden anzusehen.

Zu dem Ausdrucke: „Halter des Kraftfahrzeugs" ist folgendes zu bemerken:

Der 2. Entwurf hat den in der ersten Vorlage angewendeten Begriff „Betriebsunternehmer" aufgegeben. „Gegen diesen Ausdruck ist", wie die Begründung des 2. Entwurfs sagt,[3]) „nicht ohne Grund das Bedenken geltend gemacht worden, daß sich damit leicht der Begriff des gewerblichen Unternehmers verbinde, der hier nicht in Frage kommt. Dem Sprachgebrauch ist es in der Tat fremd, den Besitzer eines Luxusautomobils als Betriebsunternehmer zu bezeichnen. Dagegen entspricht es der auch im Verkehr üblichen Ausdrucksweise, von demjenigen zu reden, der ein Kraftfahrzeug ‚hält'. Der Ausdruck ist außerdem durch den § 833 BGB., der die Haftung des Tierhalters regelt, bereits in der Rechtssprache eingeführt, und die Auslegung, welche die Bezeichnung dort in der Rechtsprechung gefunden hat, wird auch für den Begriff des Fahrzeughalters verwertet werden können." Lubbert[4]) wendet sich gegen die Übernahme des Tierhalter-

---

[1]) vgl. insbesondere Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 50 S. 219, Bd. 63 S. 341, Bd. 69 S. 57, Bd. 72 S. 324 und die sich hierauf beziehenden Ausführungen im BGB.-Komm. von RG.-Räten Bd. 1 S. 639.

[2]) a. a. O. S. 54 ff.

[3]) a. a. O. S. 91.

[4]) Der neue Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, in JurW. 1909 S. 125 ff.

begriffs auf das Automobilgebiet, indem er ausführt, das Wort „halten" sei ein ganz farbloser Ausdruck, der eine spezifische Färbung erst erhalte durch das Ding, das gehalten werde.

Abgesehen hiervon stößt die Übernahme des Tierhalterbegriffes schon deswegen auf Schwierigkeiten, weil über seine Auslegung keineswegs Übereinstimmung herrscht, vielmehr in dieser Hinsicht lebhafter Streit besteht. Das Reichsgericht will unter einem Tierhalter denjenigen verstanden wissen, der im eigenen Interesse durch Gewährung von Obdach und Unterhalt die Sorge für das Tier übernommen hat, und zwar nicht bloß zu einem vorübergehenden Zweck auf kurze Zeit, sondern auf einen Zeitraum von gewisser Dauer.[1])

Danach ist aber für den Begriff das tatsächliche Verhältnis maßgebend, nicht etwa die Eigentumsfrage. Eine alle Fälle deckende Definition wird sich, da der Begriff unter Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles zu bestimmen ist,[2]) nicht geben lassen; jedoch können wir uns der von Hallbauer gegebenen, allerdings allgemein gehaltenen Definition anschließen, wonach als Halter derjenige anzusehen ist, der auf der einen Seite den wirtschaftlichen Nutzen des Automobils zieht, andererseits aber auch die Sorge und die Verantwortung für die Bedienung, den Betrieb und die Instandhaltung des Fahrzeugs übernommen hat.[3])

In zahlreichen Fällen ist Eigentümer, Chauffeur und Halter in einer Person vereinigt. Der angestellte Chauffeur ist als solcher jedoch nicht Halter, sondern Besitzdiener im Sinne von § 855 BGB., denn er übt die tatsächliche Gewalt für einen anderen, nicht aber im eigenen Interesse aus. Verleiht der Eigentümer sein Fahrzeug an einen anderen, der den Wagen selbst fährt oder durch einen eigenen Chauffeur führen läßt, so kommt als Halter der Entleiher in Betracht; anders liegt der Fall, wenn der Verleiher seinen Chauffeur mitgibt, wie dies oft geschieht, wenn jemand einem anderen aus Gefälligkeit sein Automobil zur Verfügung stellt; hier bleibt der Verleiher Halter des Fahrzeugs.

Der Eigentümer einer Automobildroschke oder eines Automobilomnibusses wird meist zugleich der Halter sein; nicht nur dann, wenn er selbst als Führer tätig ist, sondern auch dann, wenn er einen Chauffeur als Führer angestellt hat und diesem einen bestimmten Lohn gibt, während ihm die gesamten Einnahmen zufließen. Liegt das Verhältnis zwischen Eigentümer und Fahrer

---

[1]) Entsch. d. RG. v. 3. 7. 1902 (Bd. 52 S. 118); vgl. auch Staudinger a. a. O. Bd. 2 S. 1485.

[2]) vgl. Planck a. a. O. Bd. 2 S. 629.

[3]) Hallbauer a. a. O. S. 213.

so, daß letzterer von ersterem den Wagen gegen eine bestimmte tägliche Entschädigung überlassen bekommt, für Reparaturen, Benzin, Öl, Pneumatiks usw. jedoch selbst aufzukommen hat, so ist der Fahrer der Halter. Doch ist auch der Fall denkbar, daß beide als Halter anzusehen sind, und zwar dann, wenn beide Gewinn und Verlust gemeinsam tragen. Kommen mehrere Personen gleichzeitig als Halter in Betracht, so haften sie nicht bloß pro parte, sondern solidarisch. Eine gesamtschuldnerische Haftung ist jedoch nicht gegeben, wenn mehrere Personen Eigentümer eines Wagens sind und jede von ihnen das Fahrzeug abwechselnd — wochen- oder monateweise — zum alleinigen Gebrauch hat, während dieser Zeit aber auch allein für die Unterhaltungskosten aufkommen muß. In einem solchen Falle kommt als Halter der in Frage, dem zur Zeit des Unfalls das Benutzungsrecht zustand. Gehört ein Automobil zum Bestande einer ungeteilten Erbschaft, so werden regelmäßig sämtliche Erben Halter im Sinne des Gesetzes sein. Ein einem Automobilreparateur zur Wiederinstandsetzung übergebenes Automobil wird von jenem zumeist nach beendeter Reparatur einer Prüfungsfahrt unterzogen; während der Fahrt ist Halter des Fahrzeugs nicht der Eigentümer, sondern der Reparateur. Ist ein Automobil unter Eigentumsvorbehalt (nach § 455 BGB.) verkauft, so gilt als Halter der Käufer, da ihm ja „die Sorge für den Gegenstand" obliegt.

Interessant sind die auf Grund des ehelichen Güterrechts zu beurteilenden Fälle. Leben die Ehegatten im gesetzlichen Güterrechte, so ist der Ehemann, der kraft seines Nutznießungs- und Verwaltungsrechtes das seiner Ehefrau gehörige Automobil benutzt, Halter des Fahrzeugs; ebenso kommt als Halter der Ehemann in Betracht, wenn zwischen den Eheleuten Errungenschaftsgemeinschaft besteht und das Automobil den Zwecken der Errungenschaftsgemeinschaft dient.[1]) Verschiedene Meinungen bestehen über die Frage, ob ein sein Automobil lenkender Automobilbesitzer, der während der Fahrt plötzlich in Geisteskrankheit verfällt und in diesem Zustande einen Unfall verursacht, als Halter anzusehen ist. Hallbauer[2]) verneint die Frage, indem er den Standpunkt vertritt, daß als Halter stets nur eine geschäftsfähige Person, soweit nicht der Betrieb durch einen gesetzlichen Vertreter ausgeübt wird, in Betracht kommen kann. Wir möchten uns — schon aus Billigkeitsgründen — der von Krause vertretenen Meinung anschließen, wonach die Frage zu bejahen ist, da das Halten eines

---

[1]) vgl. zu diesen vorstehenden Fällen Hallbauer a. a. O. S. 9ff. und Krause a. a. O. S. 59ff.

[2]) a. a. O. S. 12.

Kraftfahrzeugs ein tatsächliches Verhältnis ist und der Anspruch aus dem Automobilgesetz nicht auf einem Verschulden beruht.[1]) Hallbauer bejaht übrigens die Haltereigenschaft und damit die Haftung eines Kindes über sieben Jahren; „denn die Haftung auf Grund des Automobilgesetzes setzt nur voraus, daß der Betreffende fähig ist, als Fahrzeughalter angesehen zu werden; dies ist bei einem Geschäftsunfähigen nicht möglich, wohl aber bei einer Person über sieben Jahre; auf die Verschuldung oder die erforderliche Einsicht kommt bei dem Automobilgesetze nichts an. Wenn daher ein zwölfjähriger Knabe ein auf der Straße haltendes Automobil entwendet, damit in rasender Fahrt dahinfährt und einen Straßenpassanten verletzt, so haftet er gleich dem Halter, auch wenn er nicht die erforderliche Einsicht im Sinne von § 828 Abs. 2 BGB. besaß".[2]) Schließlich sei noch die Frage aufgeworfen, ob ein Dieb oder ein Chauffeur, der ohne Erlaubnis seines Herrn in dessen Wagen eine Vergnügungsfahrt unternimmt, als Halter gilt. Der Dieb wird im Augenblick der Besitzergreifung Halter des Fahrzeugs, während zugleich die Haltereigenschaft des Bestohlenen aufhört. Dagegen wird der Chauffeur durch die eigenmächtige Ingebrauchnahme des Fahrzeugs noch nicht zum Halter; es fehlt ihm die beim Dieb vorhandene Absicht der andauernden Verfügung über das Automobil. Jedoch macht ihn das Gesetz an Stelle des Halters für einen während der unerlaubten Benutzung entstehenden Schaden verantwortlich.[3])

Der im Abs. 1 des § 7 ausgesprochene Grundsatz, daß der Halter des Kraftfahrzeugs für den beim Betriebe entstehenden Personen- und Sachschaden zu haften hat, würde in vielen Fällen zu unbilligen Ergebnissen führen. Das Gesetz hat daher von der Bestimmung des Abs. 1 mehrere Ausnahmen geschaffen, von denen Abs. 2 des § 7 die erste enthält: die Haftung des Automobilhalters tritt nämlich nicht ein, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird. Die Satzwendung: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn . . ." bringt zum Ausdruck, daß dem Halter des Fahrzeugs der Beweis der im Satze genannten seine Haftpflicht ausschließenden Tatsachen obliegt.[4]) Sache des Verletzten bezw. seiner Hinterbliebenen ist es nur, zu beweisen, daß ein ursächlicher Zusammenhang vorliegt, d. h.

a) daß der Unfall sich beim Betriebe des Kraftfahrzeugs zugetragen hat;

---

[1]) Krause a. a. O. S. 62.
[2]) Hallbauer a. a. O. S. 12.
[3]) vgl. Kirchner a. a. O. S. 54.
[4]) vgl. Kirchner a. a. O. S. 67; Bossard a. a. O. S. 50.

b) daß der Kläger bei diesem Unfall getötet oder verletzt, bezw. daß seine Sache beschädigt worden ist;
c) daß der Unfall die Ursache der Verletzung oder Tötung bezw. Sachbeschädigung ist.[1])

Insofern ist der Kläger auch hier in einer bevorzugten Lage, als er nur nachzuweisen hat, daß ein Mensch oder eine Sache im örtlichen und zeitlichen Zusammenhange mit dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs unter Umständen beschädigt worden ist, die ganz allgemein auf die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen Betrieb und Unfall hinweisen.[2]) Im übrigen ruht die Beweislast auf dem Halter; kann er den Beweis für das Vorliegen eines ihn befreienden Umstandes nicht erbringen, so tritt seine Haftung ein, und zwar auch dann, wenn die einzelnen Vorgänge bei dem Unfall unaufgeklärt bleiben, vielleicht weil die beteiligten Zeugen getötet, unbeteiligte aber nicht vorhanden sind.[3])

Die Verteilung der Beweislast könnte zu der Annahme führen, daß das Gesetz eine praesumptio iuris für das Verschulden des Fahrzeughalters aufstellt. Diese Annahme findet eine Stütze in der den § 1 RHaftpflG. betreffenden Entscheidung des Reichsgerichts v. 13. 2. 1902 (Bd. 50 S. 410).

U. E. liegt eine solche Vermutung nicht vor; wie Schmidt-Wagner[4]) überzeugend ausführt, müßte beim Vorliegen einer Schuldpräsumtion im einzelnen Falle dem Halter des Automobils der Beweis im vollen Umfange zustehen, daß ihn auch nicht das geringste Verschulden treffe. Dieser Beweis steht ihm nicht zu; vielmehr haftet er unbedingt für Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und für das Versagen seiner Einrichtungen. Mag der Halter auch die größte Sorgfalt angewendet haben, mag das Fahrzeug aus dem besten Material hergestellt und mit den erprobtesten Einrichtungen versehen sein; ereignet sich ein hierauf zurückführender Unfall, so haftet der Halter, ohne den Entlastungsbeweis erfolgreich führen zu können. Hier kommt das Prinzip der Gefährdehaftung klar zum Ausdruck. Übrigens hat das Reichsgericht in einer Reihe von Entscheidungen entgegen dem oben gekennzeichneten Standpunkt betreffs des § 1 RHaftpflG. — und hier ist eine analoge Anwendung ohne Bedenken möglich — das Vorliegen einer Schuldpräsumtion verneint.[5])

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, ist der Grund der strengen Haftung des Automobilhalters nicht in einem

---

[1]) Schmidt-Wagner a. a. O. S. 129.
[2]) Kirchner a. a. O. S. 67 f.
[3]) Kirchner a. a. O. S. 68.
[4]) a. a. O. S. 133.
[5]) Entsch. Bd. 53 S. 122, Bd. 60 S. 304.

Verschulden zu suchen, sondern in der besonderen Gefährlichkeit des Automobilbetriebes für Leben und Gut dritter unbeteiligter Personen. Das geht übrigens auch klar aus den Motiven beider Entwürfe und dem Kommissionsberichte hervor.

Die Haftpflicht des Automobilgesetzes ist entsprechend der des Reichshaftpflichtgesetzes eine obligatio ex lege, eine selbständige, ausschließlich auf diesem Gesetze beruhende Verpflichtung.[1])

Der im vorhergehenden erwähnte Begriff des unabwendbaren Ereignisses soll im folgenden einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

Wie schon wiederholt erwähnt worden ist, war die im 2. Entwurf zur Anwendung gebrachte, auf dem Verschuldungsprinzip aufgebaute Haftpflichtsregelung seitens der Kommission nicht gebilligt worden, vielmehr neben anderen ein die Durchführung des Gefährdungsprinzips bezweckender Abänderungsantrag gestellt worden, wobei der Begriff der „höheren Gewalt" durch den des „unabwendbaren äußeren Ereignisses" ersetzt war. Zur Begründung wurde ausgeführt, man habe das Gefährdungsprinzip im Prinzip klar durchführen wollen, jedoch den Begriff der höheren Gewalt vermieden, da er von der Rechtsprechung zu weit ausgedehnt worden sei. Man habe den Begriff „unabwendbares Ereignis" gewählt, zumal von dem österreichischen Automobilhaftpflichtgesetz v. 9. 8. 1908 und den Materialien dazu ausführlich dargetan worden sei, was hierunter zu verstehen sei. Es sei gemeint die höhere Gewalt im Sinne der herrschenden Theorie und Judikatur und ferner ein sonstiges äußeres unabwendbares Ereignis.[2]) Ein zur 2. Lesung gestellter, den Begriff des unabwendbaren Ereignisses näher umgrenzender Antrag wurde angenommen, und so ist dieser Ausdruck in das Gesetz aufgenommen worden.[3])

Um ein Urteil zu erhalten, inwiefern die Rechtsprechung den Begriff der „höheren Gewalt" zu weit ausgedehnt hatte und er infolgedessen für das vorliegende Gesetz als unanwendbar erschien, muß auf diesen Begriff näher eingegangen werden. Der Ausdruck „höhere Gewalt" ist dem römischen Recht — hier vis maior, damnum fatale, casus fortuitus, cui resisti non potest genannt — entnommen und findet sich in zahlreichen neueren Gesetzen wieder (code civil art. 1954; sächs. BGB. § 1285; a. HGB. Art. 395; RHaftpflG. § 1; BGB. §§ 203 Abs. 2, 701 Abs. 1, 1996 Abs. 1; HGB. §§ 453 Nr. 5, 456; ZPO. §§ 233, 337; StPO. § 44;

[1]) vgl. Schmidt-Wagner a. a. O. S. 68 ff.
[2]) Bericht der 29. Kommission a. a. O. S. 112.
[3]) vgl. hierzu die früheren Ausführungen (oben S. 22 f.).

RPostG. § 11; Gewerbegerichtsgesetz § 42 usw.[1]). Man sollte meinen, daß betreffs dieses so häufig in der Gesetzgebung anzutreffenden Begriffes keinerlei Meinungsverschiedenheiten herrschen, und doch bestehen zahlreiche Kontroversen und Streitigkeiten, so daß von einer allgemein anerkannten und allgemein gültigen Definition des Begriffs keine Rede ist. Keines der den Ausdruck zur Anwendung bringenden Gesetze bringt übrigens eine Erklärung, was unter den Begriffe zu verstehen ist. Langen[2]) hebt hervor, daß eine zweifelsfreie Definition des Begriffes, die einerseits den gesetzgeberischen Zweck völlig erschöpft, ohne andererseits über ihn hinauszugehen, sich nicht geben lasse. Der Grund hierfür ist wohl mit darin zu suchen, daß die Frage, ob ein in Betracht zu ziehendes Ereignis als höhere Gewalt anzusehen ist, nicht nur nach den tatsächlichen Verhältnissen des einzelnen Falles, sondern vor allem auch nach dem Sinne der die Verantwortlichkeit begründenden Gesetzesvorschrift zu beurteilen ist;[3]) der Begriff muß hiernach ein stets schwankender sein.

Für seine Auslegung ist naturgemäß der Standpunkt, den das Reichsgericht ihm gegenüber einnimmt, von größter Bedeutung. Wohl mit Hinsicht auf die hier herrschenden Meinungsverschiedenheiten hat das Reichsgericht sich in einer Entscheidung über den Begriff ganz ausführlich ausgesprochen. Die Entscheidung liegt zwar schon längere Zeit zurück — sie datiert v. 23. 3. 1888[4]) —, ist aber noch heute von besonderem Werte und lautet in den hauptsächlichsten hier in Betracht kommenden Stellen folgendermaßen:

„Die bezüglich des Begriffes der höheren Gewalt bestehende Meinungsverschiedenheit bezieht sich auf die Frage, welcher Maßstab bei Beurteilung der Frage, ob das in Frage stehende Ereignis unabweisbar gewesen sei, angelegt werden müsse. Nach der herrschenden Meinung kommt in dieser Beziehung wesentlich das Verhältnis der haftpflichtigen Personen zu dem in Frage stehenden Ereignisse und deren Verhalten in Betracht. Ein unabwendbarer Zufall oder höhere Gewalt liegt nach dieser Auffassung dann vor, wenn es der Person, deren Haftpflicht behauptet wird, bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äußersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich war, das schädigende

[1]) In einigen der angeführten Gesetze sind statt der Worte „höhere Gewalt" die gleichbedeutenden Worte „Naturereignisse und andere unabwendbare Zufälle" gewählt.

[2]) Die privatrechtliche Stellung der Wirte und der Gastaufnahmevertrag S. 79.

[3]) Entsch. d. RG. v. 3. 11. 1903 (JurW. 1903 S. 438).

[4]) Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13ff., teilweise abgedr. bei Krause a. a. O. S. 68ff.

Ereignis und dessen Folgen abzuwenden. Bei Beurteilung dieser Frage ist aber nicht ein absoluter, sondern ein relativer Maßstab anzulegen. Es kommt nicht darauf an, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses oder seiner Folgen überhaupt (in abstracto) möglich war, sondern ob die Abwendung bei den gegebenen Verhältnissen durch die äußerste diesen Umständen angemessene Sorgfalt und durch Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftigerweise zugemutet werden dürfte, erreicht werden konnte. Von der anderen Seite wird behauptet, es komme nicht auf das Verhältnis zwischen dem anzustrebenden Erfolge und den hierzu erforderlichen Mitteln, sondern lediglich auf den objektiven Bestand der Erscheinungen an, das Vorhandensein von höherer Gewalt sei hiernach nur bei einer besonderen Art von Zufällen anzunehmen, welche sich durch äußere objektive Merkmale von den gewöhnlichen Unfällen unterscheiden.[1])

Das Reichsgericht hat sich in mehreren Entscheidungen der bereits früher vom Reichsoberhandelsgerichte[2]) gebilligten Auffassung angeschlossen, nach welcher bei Beurteilung der Frage, ob eine Abwendung des in Frage stehenden Ereignisses möglich war, ein relativer Maßstab anzulegen ist, insbesondere auch die Verkehrsanschauungen in Betracht kommen. Insbesondere wurde diese Auffassung gebilligt in den Urteilen v. 13. 4. 1880, 18. 9. 1885 und 1. 2. 1887, die veröffentlicht worden sind in den Entscheidungen des RG. in Zivils. Bd. 1 S. 276—278, Bd. 14 S. 82 und in Bolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 4 Nr. 404. Von dieser Auffassung abzugehen, liegt keine Veranlassung vor. Von demjenigen, der bis zur höheren Gewalt zu haften hat, muß allerdings nachgewiesen werden, daß auch mit Aufbietung der äußersten Vorsicht und Sorgfalt und Aufwendung aller Kräfte, welche den Menschen überhaupt zu Gebote stehen, das schädigende Ereignis nicht abgewendet oder unschädlich gemacht werden konnte. Aber hierbei kommen doch nur solche Mittel in Betracht, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschließen. Die Anwendung derartiger Mittel kann von dem Unternehmer nicht verlangt . . . werden".

An den hier zum Ausdruck gebrachten Grundsätzen hat das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung festgehalten. „Wissenschaft und Praxis haben", so führt Krause[3]) aus, „in den zum Reichs-

[1]) vgl. Exner in Grünhuts Zeitschr. Bd. 10 S. 504 ff., besonders S. 534, 550, 554, 563, 582 und Hafner, Über den Begriff der höheren Gewalt S. 2 ff., besonders S. 23, 71.

[2]) vgl. Entsch. d. ROHG. Bd. 2 S. 247 ff., besonders S. 259, und Bd. 8 S. 27 ff., 159 ff.

[3]) a. a. O. S. 67 f.; vgl. auch die von Krause hierzu angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts.

haftpflichtgesetz erlassenen Entscheidungen und veröffentlichten Abhandlungen als Kriterien der höheren Gewalt angesehen von außen, d. h. außerhalb des Betriebsunternehmens, einwirkende Ereignisse, die nach menschlichen Erfahrungen nicht vorauszusehen sind und deren Eintritt auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet werden kann." In der Auslegung des Begriffs „von außen einwirkendes Ereignis" hat das Reichsgericht übrigens seinen Standpunkt verändert. Während es noch in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Ansicht vertrat, daß Handlungen eines Dritten oder Geschehnisse, die nicht einen Teil der Betriebsfunktionen selbst bilden, als von außen einwirkende Ereignisse anzusehen seien, nimmt es in den neueren Entscheidungen durchweg den Standpunkt ein, daß als von außen einwirkend solche Vorkommnisse, die mit dem Betriebe regelmäßig verbunden sind oder doch mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehren und die durch die Natur des Betriebes von selbst gegeben sind, nicht zu gelten haben.[1])

Unter Zugrundelegung derartig strenger Grundsätze muß in den meisten Fällen die Haftpflicht des Betriebsunternehmers bejaht werden; in der richtigen Erkenntnis dieser Tatsache ist der Begriff der höheren Gewalt im Automobilgesetz vermieden worden. Er stimmt zwar mit dem Begriffe des unabwendbaren Ereignisses im Sinne des vorliegenden Gesetzes insofern überein, als beide das Erfordernis der Unabwendbarkeit haben; das Erfordernis des von außen einwirkenden Ereignisses ist jedoch, eben mit Rücksicht auf die hier herrschende strenge Auffassung, umgangen. Man hat hierfür die negative Forderung gesetzt, daß das Ereignis nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf ein Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen sein dürfe. Nach dem Wortlaut des Gesetzes soll ein Ereignis als unabwendbar insbesondere dann gelten, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl Halter wie Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Während im Reichshaftpflichtgesetz das eigene Verschulden des Verletzten zum Gegenstand einer besonderen Einrede gemacht ist, ist es im vorliegenden Gesetz unter dem Gesichtspunkt des unabwendbaren Ereignisses zu würdigen.[2]) Dies bedeutet eine Vergünstigung des Automobilhalters gegenüber dem Eisenbahnunternehmer. Denn er braucht, wie Kirchner[3])

[1]) vgl. Kirchner a. a. O. S. 69.
[2]) Kirchner a. a. O. S. 11.
[3]) a. a. O. S. 11 f., auch S. 75 f.

ausführt, nur den Nachweis zu erbringen, daß das ursächlich auf einem Verhalten des Verletzten beruhende Ereignis für den Führer und für ihn selbst unabwendbar war, um gänzlich von der Haftpflicht für den Betriebsunfall frei zu werden (sofern nicht die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder eine Betriebsstörung mitgewirkt hat); er hat also für die immerhin neben dem Verschulden des Verletzten zum Unfall mitwirkende Betriebsgefahr nicht einzustehen, wenn der Unfall unabwendbar war. Der Eisenbahnunternehmer hingegen muß, auch wenn ein Verschulden des Verletzten nachgewiesen ist, die mitwirkende Betriebsgefahr vertreten, und es kommt erst auf die Abwägung der beiden ursächlichen Momente gemäß § 254 BGB. an, ob die Betriebsgefahr hinter dem Verschulden des Verletzten derart zurücktritt, daß der Betriebsunternehmer von jeder, auch nur teilweisen Verantwortlichkeit für den Schaden frei bleiben kann. Es ist übrigens darauf hinzuweisen, daß der Ausdruck „Verhalten" des Verletzten bezw. eines nicht bei dem Betriebe beschäftigen Dritten nicht gleichbedeutend mit „Verschulden" ist, vielmehr umfaßt er sowohl schuldhaftes als auch nicht schuldhaftes Tun und Unterlassen. Haben Halter und Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet, so tritt ihre Haftpflicht auch dann nicht ein, wenn in dem die Ursache des Unfalls bildenden Verhalten des Verletzten ein Verschulden nicht liegt. Daß das Maß der vom Automobilhalter und -führer zu beobachtenden Sorgfalt ein besonders großes ist, sei hier nur kurz erwähnt; das Nähere hierüber ist schon an früherer Stelle[1]) ausgeführt worden.

Die im Abs. 3 des § 7 aufgenommene Bestimmung, daß derjenige, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb setzt, an Stelle des Halters zum Ersatze verpflichtet ist, erklärt sich aus Gründen der Billigkeit; übrigens hat das Reichsgericht für das Gebiet des Reichshaftpflichtgesetzes, das eine derartige Bestimmung nicht enthält, Bedenken getragen, die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers zu bejahen, wenn unberufene Dritte die Transportmittel der Bahn in Bewegung gesetzt und so den Unfall verschuldet haben.[2])

§ 8.

Im Kommissionsberichte wird dieser Paragraph als der „Angelpunkt" des Gesetzes bezeichnet.[3]) Wenn auch u. E. dieser Name eher dem vorhergehenden Paragraphen zukommt, so ist

[1]) Oben S. 13 ff.
[2]) vgl. Entsch. d. RG. v. 18. 4. 1907, JurW. 1907 S. 340.
[3]) a. a. O. S. 115.

doch sicherlich auch der § 8 von nicht geringer Wichtigkeit. Er besagt, wann die im § 7 festgesetzte Haftung nicht eintritt; sie soll nicht zur Anwendung kommen:

1. wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war;
2. wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann.

Die erste Ausnahmebestimmung, die im direkten Widerspruche zum Eisenbahnhaftpflichtgesetze steht, entspricht dem Zwecke des Gesetzes, lediglich den Teil der Bevölkerung zu schützen, der auf Straßen und Plätzen in seinem gewohnten Verkehr gefährdet wird. Das Gesetz macht übrigens im Gegensatz zu den Motiven der Regierungsvorlage von 1908 keinen Unterschied, ob die Beförderung im Kraftfahrzeuge eine freiwillige ist oder nicht. Auch derjenige, der ohne, vielleicht sogar gegen seinen Willen mit dem Kraftfahrzeuge befördert wurde — der Geisteskranke, der Unmündige, der Gefangene, der Entführte —, kann seinen Anspruch auf Ersatz aus dem Automobilgesetz nicht herleiten.

Die zweite Ausnahmebestimmung ist aus der Bedeutung des Lastkraftfahrzeugs für militärische Zwecke zu erklären. An sich steht diese Bestimmung im Widerspruch zu den Motiven des Gesetzes, nach denen die Gefahr des Automobilbetriebes nicht nur in der Schnelligkeit, sondern auch in anderen Ursachen — Lärm, Geräusch, Explosion, Versagen der Maschinerie, fehlerhafte Beschaffenheit — besteht. Darauf ist auch in der Kommissionsberatung besonders hingewiesen worden. Wenn seitens der Regierung dem gegenüber erklärt wurde, daß die auf anderen Gründen als der Schnelligkeit beruhenden Unfälle nur in geringer Zahl vorkämen, so ist darauf zu erwidern (wie dies auch in der Kommissionsberatung geschehen ist), daß aus diesem Grunde eine Bevorzugung der Lastautomobile noch nicht gerechtfertigt ist; im Gegenteil ist das schwer beladene Kraftfahrzeug, das z. B. 20 km fährt, gefährlicher als ein leichtes Personenfahrzeug bei der gleichen Geschwindigkeit, da infolge der lebendigen Kraft bei ersterem ein schnelles Bremsen und Ausweichen schwerer auszuführen ist als beim leichten Personenautomobil.[1]) Ganz abgesehen hiervon ist es, wie Schmelzer[2]) bemerkt, vom juristischen Standpunkte aus unsinnig, jemanden nicht haften zu

[1]) vgl. den Bericht der 29. Kommission a. a. O. S. 126, insbes. S. 127.
[2]) Die Automobilhaftpflicht S. 34.

lassen, der eine bestimmte Geschwindigkeit nicht übersteigen kann, den dagegen, der tatsächlich nicht schneller fährt. Die Ausnahmebestimmung, in der das Gesetz von dem ihm zugrunde liegenden Gedankengang vollkommen abgewichen ist, erklärt sich eben nur aus der nationalen Bedeutung, die das Lastautomobil im Kriegsfalle für die Heeresverwaltung hat.

In den Ausnahmefällen des § 8 stehen dem Verletzten bezw. dessen Hinterbliebenen nur die allgemeinen Ansprüche nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu.

§ 9.

Von der Ansicht ausgehend, daß die Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches sich von selbst verstehe, soweit nicht das Spezialgesetz ein anderes ergebe,[1]) enthielt die Regierungsvorlage von 1906 eine dem § 9 des Automobilgesetzes entsprechende Bestimmung nicht. Die Vorlage von 1908 glaubte jedoch die Anwendbarkeit des § 254 BGB. besonders zum Ausdruck bringen zu müssen; der Paragraph setze dies, heißt es in den Motiven,[2]) außer Zweifel und gebe zugleich für den Fall, daß wegen Sachbeschädigung Ersatz zu leisten sei, der Bestimmung eine erweiterte Anwendung. Hier werde ein bei der Entstehung des Schadens mitwirkendes Verschulden oft nicht dem Verletzten selbst, sondern einem Angestellten oder sonstigen Vertreter zur Last fallen, in dessen Obhut sich die Sache befunden habe. Ob dieser Fall schon durch die Vorschrift des § 254 BGB. gedeckt werde, sei bestritten; bei der praktischen Bedeutung der Frage empfehle es sich, sie für den Bereich des Gesetzes besonders zu regeln.

Der § 254 BGB. bezieht sich auf alle Fälle von Schadensersatzverpflichtung und setzt auf seiten des Ersatzpflichtigen kein Verschulden voraus; zur Anwendung des § 9 ist nur nötig, daß nach § 7 die Ersatzpflicht des Halters begründet ist, und ferner, daß ein Verschulden des anderen Teiles vorliegt. Die vom Halter zu vertretende Mitwirkung besteht aber grundsätzlich nicht in einem Verschulden, sondern in der durch den Betrieb seines Kraftfahrzeugs geschaffenen Gefahr. Zu vergleichen ist diese Betriebsgefahr mit dem Verschulden des Verletzten; das tertium comparationis bildet das Maß der Verursachung, die größere oder geringere, nähere oder entferntere Beziehung zum Schaden.[3]) Man könnte meinen, daß bei der gemäß § 254 BGB. vorzunehmenden Abwägung der Halter bezw. Betriebsunternehmer überhaupt nie gänzlich frei aus-

---

[1]) Begr. des 1. Entwurfs a. a. O. S. 129.
[2]) a. a. O. S. 93 f.
[3]) Kirchner a. a. O. S. 96.

gehen würde, da die von ihm zu vertretende Betriebsgefahr doch bei jedem Unfalle eine gewisse Rolle spielt. Dem ist nicht so. Das Reichsgericht hat ausgesprochen, daß trotz Abwägung der Betriebsgefahr einerseits und des Verschuldens andrerseits das Schlußergebnis dahin führen könne, die Ersatzpflicht des Betriebsunternehmers (bezw. Halters) völlig zu verneinen. Allerdings muß in einem solchen Falle das eigene Verschulden des Verletzten die Betriebsgefahr an ursächlicher Bedeutung für die Entstehung des Unfalls ganz erheblich überwiegen.[1])

Wie schon an früherer Stelle erwähnt worden ist[2]) und hier nochmals wiederholt sei, ist dadurch, daß das eigene Verschulden des Verletzten unter den Gesichtspunkt des unabwendbaren Ereignisses gebracht ist, der Automobilhalter besonders günstig gestellt. Denn weist er nach, daß der Unfall unabwendbar war, so hat er für die Betriebsgefahr nicht einzustehen; zu einer Abwägung der beiderseitigen ursächlichen Momente kommt es in einem solchen Falle überhaupt nicht, da auf seiten des Halters ein ursächliches Moment nicht vorhanden ist.

§§ 10 u. 11.

Beide Paragraphen sind insofern zusammengehörig, als beide sich mit dem Umfange des zu leistenden Schadensersatzes befassen; ersterer bezieht sich auf den Fall der Tötung, letzterer auf den Fall der Verletzung des Körpers und der Gesundheit. Für den Fall der Beschädigung einer Sache dagegen sind keine besonderen Bestimmungen getroffen; es kommen hier infolgedessen die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Umfang des Schadensersatzes in Betracht.

Da die Ersatzpflicht des Automobilgesetzes bewußt der des Reichshaftpflichtgesetzes nachgebildet ist, ist eine Übernahme der Judikatur zu diesem Teil des Gesetzes ohne weiteres möglich; Bedenken dagegen, wie sie für die analoge Anwendung der Begriffe Betrieb, höhere Gewalt usw. begründet waren, liegen hier naturgemäß nicht vor. Die §§ 10 u. 11 des vorliegenden Gesetzes stimmen übrigens fast wörtlich mit den §§ 3 u. 3a RHaftpflG. überein.

Die Festsetzung der Höhe des Schadens unterliegt, soweit darüber Streit unter den Parteien besteht, dem freien richterlichen Ermessen gemäß § 287 ZPO.; allerdings ist Schadensersatz nur innerhalb der vom Gesetze selbst gezogenen Grenzen (vgl. §§ 10, 11, 12) zuzusprechen. Weitergehende Ansprüche — z. B. auf Schmerzensgeld (§ 847 Abs. 1 BGB.), wegen Entgangs eines lukra-

[1]) vgl. Schmidt-Wagner a. a. O. S. 185.
[2]) Oben S. 40.

tiven Geschäfts (§ 845 BGB.) — müssen auf Grund der §§ 823 ff. BGB. erhoben werden. Ohne weiteres können jedoch die Vorschriften über Schadensersatz wegen unerlaubter Handlungen nicht angewendet werden, da es sich im Automobilgesetz, wie schon an früherer Stelle dargetan, nicht um unerlaubte Handlungen (obligationes ex delicto) handelt, sondern um Handlungen, die ohne Verschulden — ex lege — die Haftpflicht begründen.[1])

Bei der Anwendung der §§ 10 u. 11 kommen eine ganze Anzahl von Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs in Betracht, z. B. über die kraft Gesetzes bestehende Unterhaltspflicht (§§ 1345—1347, 1351, 1360, 1361, 1578—1583, 1601 ff., 1703, 1708, 1719, 1736, 1969), auf die einzugehen den Rahmen der vorliegenden Schrift übersteigen würde.

§ 12.

Der Paragraph bringt eine Beschränkung des Umfangs der Haftpflicht des Automobilhalters, indem er Höchstbeträge festsetzt, über die hinaus der Haftpflichtige auf Grund des vorliegenden Gesetzes nicht in Anspruch genommen werden kann.

Die Einführung dieser Höchstbeträge ist, wie die Motive zur zweiten Vorlage erwähnen,[2]) auf einen bei der Beratung des 1. Entwurfs in der Reichstagskommission gestellten Antrag zurückzuführen; sie erscheint als ein geeignetes Mittel, um die praktische Durchführung der neuen Vorschriften zu erleichtern, denn nur die feste Begrenzung der Ersatzpflicht verschafft den Automobilhaltern die Möglichkeit, sich gegen die verschärfte Haftpflicht ohne unverhältnismäßige Kosten zu versichern. In der Kommissionsberatung fand der Antrag, die Haftung durch Einführung von Höchstbeträgen zu beschränken, nicht allenthalben Zustimmung. Man wies darauf hin, daß eine derartige Bestimmung große Unbilligkeiten für den Verletzten enthalte, der dadurch in seinen Rechten beschränkt werde; überdies biete sie auch noch besondere Schwierigkeiten. Hierbei wurde folgender Fall genannt: Durch ein und dasselbe Ereignis werden mehrere Personen verletzt und ein Kapitalbetrag von 150 000 Mk. verteilt, später stellt sich bei einem bisher nicht Entschädigten noch eine schädigende Folge jenes Ereignisses heraus, die er infolge eines von ihm nicht zu vertretenden Umstandes (§ 15) bisher nicht anzeigen konnte. Hier frage es sich, an wen sich dieser Beschädigte halten müsse.[3]) Krause,[4])

---

[1]) Schmidt-Wagner a. a. O. S. 202 f.; oben S. 37.
[2]) a a. O. S. 88.
[3]) Bericht der Kommission a. a. O. S. 134.
[4]) a. a. O. S. 162.

der diesen Fall untersucht, kommt zu dem Ergebnis, daß der nachträglich auftretende Geschädigte sich an die bereits Entschädigten halten müsse mit der Begründung, daß diese auf seine Kosten ungerechtfertigt bereichert seien. Den Haftpflichtigen in Anspruch zu nehmen derart, daß dieser von den übrigen Beschädigten das zuviel Gezahlte herausfordern könne (§§ 812 ff. BGB.), sei nicht angängig in Fällen, in denen die Entschädigung durch Kapitalzahlung gewährt sei, da dem Haftpflichtigen die Einrede der res iudicata vom Erstentschädigten entgegengehalten werden könne. Anders liege die Sache, wenn die Entschädigung durch Rentenzahlung erfolge, da hier der Haftpflichtige eine Änderung des Urteils gemäß § 323 ZPO. herbeiführen könne.

Die gegen den Antrag geltend gemachten Gesichtspunkte sind u. E. nicht stichhaltig, vielmehr bedeutet die Einführung der Höchstbeträge auch für den Geschädigten einen Vorteil. Denn wie auch in der Kommissionsberatung ausgeführt wurde, wird bei Einführung der Grenzziffern die größte Anzahl der Automobilhalter eine Haftpflichtversicherung eingehen, da dies mit verhältnismäßig geringen Mitteln geschehen kann. Damit aber ist dem Geschädigten eine gewisse Gewähr geboten, daß er seinen erstrittenen Schadensanspruch auch zur vollen Durchführung bringen kann.

§ 13.

Wie die §§ 10 u. 11 den §§ 3 u. 3a RHaftpflG. entsprechen, so ist auch § 13 dem § 7 jenes Gesetzes nachgebildet worden. Der Paragraph befaßt sich mit der Art der Abfindung, und zwar soll der Schadensersatz

a) wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit (§ 11),
b) wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten (§§ 10 und 11).
c) wegen Entziehung des Unterhalts (§ 10 Abs. 2)

für die Zukunft in Form einer Geldrente geleistet werden. Arg. e contr. ergibt sich, daß die übrigen nach §§ 10 u. 11 begründeten Ansprüche ihrem wirklichen Betrage nach in Form eines Kapitals zuzubilligen sind. Die getroffene Unterscheidung erklärt sich aus folgenden Erwägungen: In vielen Fällen wird sich die Wirksamkeit des Schadens wegen der bestehenden Möglichkeit künftiger Veränderung von vornherein nicht mit absoluter Sicherheit bestimmen lassen; solche Fälle sind die oben unter a bis c Genannten, die ihrer Natur nach sich auf die Zukunft beziehen. Hier ist die Geldrente die geeignete Form des Schadensersatzes, da sie sich ohne Schwierigkeit den veränderten Verhältnissen einer späteren Periode anpaßt. Denn während ein auf Kapitalabfindung lautendes Ur-

teil unabänderlich ist, ist dies beim Rentenurteil nicht in gleicher Weise der Fall; hier ist zwar das Urteil in seiner Grundlage, der Feststellung der Haftpflicht unabänderlich; über die Frage, ob ein ersetzbarer Schaden vorhanden ist, und in welchem Umfange, hat auf Antrag der Parteien der Richter jedoch von neuem zu entscheiden, wenn die maßgebenden Verhältnisse sich erheblich geändert haben (§ 323 ZPO.).

Ist dagegen die Wirkung des Schadens in der Vergangenheit abgeschlossen, so ist eine einmalige Kapitalabfindung am Platze.[1]) Der Paragraph verweist im übrigen auf den § 843 Abs. 2—4 BGB. und die §§ 708 Nr. 6 und 850 ZPO. Durch die erstgenannte Vorschrift wird § 760 BGB. als in Betracht kommend erklärt. Dieser bestimmt, daß die Rente in vierteljährlichen Vorauszahlungen zu entrichten ist, und daß, falls der Berechtigte den Fälligkeitstermin erlebt, seinen Erben die volle Rate gebührt, mag er auch unmittelbar nach Beginn des Termins gestorben sein. Zu der in § 843 Abs. 2 Satz 2 genannten Sicherheitsleistung ist zu bemerken, daß der Richter gemäß § 287 ZPO. nach freier Überzeugung darüber zu entscheiden hat, ob, in welcher Art und für welchen Betrag Sicherheitsleistung zu geschehen hat; bei der Entscheidung über die Art der Sicherheitsleistung ist er jedoch an die in den §§ 232—240 BGB. angegebenen Kautionsarten gebunden. Für die Frage, ob ein „wichtiger Grund" im Sinne des § 843 Abs. 3 vorliegt, ist ebenfalls das freie richterliche Ermessen maßgebend. Voraussetzung der in § 843 Abs. 3 gedachten Umwandlung ist neben dem Vorliegen eines wichtigen Grundes ein entsprechender Antrag des Berechtigten. Die in § 850 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 ZPO. ausgesprochene gänzliche bezw. teilweise Unpfändbarkeit eines Forderungsrechtes zieht die Anwendung weiterer gesetzlicher Bestimmungen nach sich. Eine unpfändbare Forderung kann nämlich nicht abgetreten werden (§ 400 BGB.), gegen sie kann nicht mit einer anderen Gegenforderung aufgerechnet werden (§ 394 BGB.); an ihr kann ferner kein Nießbrauch bestellt werden (§ 1069 Abs. 2 BGB.), auch kann sie nicht verpfändet werden (§ 1274 Abs. 2 BGB.), und sie gehört nicht zur Konkursmasse (§ 1 Abs. 4 KO.).

Abs. 3 des § 13 entspricht dem § 324 ZPO.

§ 14.

Der Paragraph regelt die Verjährung der im Gesetz bestimmten Ersatzansprüche, und zwar in Anlehnung an § 852 BGB. und § 8 RHaftpflG. Nach ersterem beträgt für unerlaubte

[1]) Kirchner a. a. O. S. 191 f., 210.

Handlungen die Verjährungsfrist drei Jahre; der Lauf der Frist beginnt mit dem Zeitpunkte, wo der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von der Begehung der Handlung an. § 8 RHaftpflG. setzt die Verjährungsfrist auf zwei Jahre fest, beginnend mit dem Unfalle. Das Automobilgesetz hat eine Verquickung beider Bestimmungen vorgenommen, indem es dem Reichshaftpflichtgesetz die kurze Verjährungsfrist von zwei Jahren, dem Bürgerlichen Gesetzbuch die Bestimmung über den Beginn der Frist entnommen hat. Das Gesetz erfordert Kenntnis von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen, damit der Lauf der zweijährigen Frist beginnen kann. Dies bedeutet eine Ausnahme von § 198 BGB., wonach die Verjährung mit dem Augenblick der Entstehung des Anspruchs beginnt. Die kurzbemessene Verjährungsfrist ist aus der Erwägung heraus zu verstehen, daß der Haftpflichtige einen großen Teil der Beweislast trägt und der Beweis weit zurückliegender Begebenheiten besonders schwierig ist. Die neben der zweijährigen Frist laufende mit dem Unfalle beginnende Verjährungsfrist von 30 Jahren ist mit Rücksicht darauf begründet, daß die schwebende Ungewißheit, ob Schadensansprüche erhoben werden, nicht ins Ungemessene gesteigert werden soll.[1]) Neu ist die Bestimmung des Abs. 2 des Paragraphen, wonach die Verjährung im Falle, daß zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz schweben, gehemmt sein soll, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlung verweigert. Die Vorschrift soll verhindern, daß der Ersatzberechtigte durch Vergleichsverhandlungen hingehalten wird, bis die kurze Verjährungsfrist abgelaufen und der Ersatzanspruch infolge der Verjährungseinrede nicht mit Erfolg durchzusetzen ist.[2]) Jede einzelne der zur Entstehung kommenden Forderungen muß innerhalb der Verjährungsfrist bei Vermeidung des Verlusts geltend gemacht werden. Es dürfte daher in manchen Fällen für den Verletzten vorteilhaft sein, vor Ablauf der Verjährungsfrist die Feststellungsklage zu erheben, da diese die Verjährung unterbricht (§ 209 BGB.) und Ansprüchen, sobald die Haftung im Feststellungsprozeß anerkannt ist, die Einrede der Verjährung mit Erfolg nicht entgegengehalten werden kann.[3])

---

[1]) vgl. Kirchner a. a. O. S. 224, 227.
[2]) Begr. des 2. Entw. a. a. O. S. 95.
[3]) Schmidt-Wagner S. 412.

§ 15.

Neben den im vorhergehenden Paragraphen genannten Verjährungsfristen läuft eine dritte, äußerst kurz bemessene Frist; zeigt nämlich der Ersatzberechtigte nicht innerhalb von zwei Monaten, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall an, so verliert er nach § 15 den ihm auf Grund des Automobilgesetzes zustehenden Ersatzanspruch. Um etwaige Härten zu vermeiden, ist weiter bestimmt, daß der Rechtsverlust nicht eintreten soll, wenn die Anzeige infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat. Die Einführung der kurzen Anzeigefrist bedeutet, wie der Kommissionsbericht hervorhebt,[1]) auf dem Gebiete der deliktischen und quasideliktischen Forderungen eine Ausnahme; man kenne solche nur auf dem Gebiete der kontraktlichen Schadensforderungen. Die Bestimmung sei aus rein praktischen Gründen aufgenommen worden; übrigens enthalte auch das österreichische Gesetz eine ähnliche Bestimmung. Welcher Art die praktischen Gründe sind, sagen die Motive des 2. Entwurfs; der Ersatzpflichtige hat nämlich ein berechtigtes Interesse an der schleunigen Feststellung des Sachverhalts, da ihm die Beweispflicht in der Hauptsache obliegt. Er darf deshalb verlangen, daß er so rasch als möglich von dem Schaden, für den er verantwortlich gemacht werden soll, Kenntnis erhält.[2])

§ 16.

Die Bestimmung des § 16 gibt dem Ersatzberechtigten die Möglichkeit, seinen Anspruch auch nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts geltend zu machen. Dies wird er naturgemäß dann tun, wenn dem Ersatzpflichtigen ein Verschulden zur Last fällt oder dieser das Verschulden eines anderen zu vertreten hat, und wenn dieses Verschulden nachweisbar ist. Er wird es deshalb tun, weil die Haftung auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuchs weiter reicht als auf Grund des Automobilgesetzes; sie ist weder betragsmäßig beschränkt, auch erstreckt sich die Ersatzpflicht nicht nur auf die in den §§ 10 u. 11 bezeichneten Schäden, sondern darüber hinaus auf alle Nachteile, die der Unfall für den Erwerb oder das Fortkommen des Verletzten herbeiführt, z. B. auf den Schaden, welchen der Verletzte, obwohl er in seiner Erwerbsfähig-

---

[1]) a. a. O. S. 138.
[2]) Begr. des 2. Entw. a. a. O. S. 96.

keit nur vorübergehend beeinträchtigt ist, dadurch erleidet, daß er seine Erwerbsstellung einbüßt oder die Aussicht, eine solche zu erlangen, verliert (§ 842 BGB.). Ebenso kann der in § 847 BGB. vorgesehene Anspruch auf eine billige Entschädigung in Geld wegen des Schadens, der nicht in einem Vermögensschaden besteht, geltend gemacht werden, und in gleicher Weise steht einem Dritten, dem der Verletzte kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten im Haushalt oder Gewerbe verpflichtet war, ein Ersatzanspruch gemäß § 845 BGB. zu.[1])

Ist der Unfall nicht auf ein Verschulden des Automobilhalters bezw. ein von ihm zu vertretendes Verschulden einer anderen Person zurückzuführen, so wird der Ersatzfordernde seinen Anspruch mit Erfolg auf das Automobilgesetz stützen können; eine Geltendmachung des Ersatzanspruchs auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuchs hingegen würde solchenfalls ohne Erfolg sein.[2])

§ 17.

Aus den statistischen Ermittlungen über die durch Kraftfahrzeuge verursachten Unfälle hat sich, wie die Begründung des 2. Entwurfs mitteilt,[3]) ergeben, daß eine nicht geringe Anzahl von Unfällen dadurch herbeigeführt wird, daß mehrere Kraftfahrzeuge zusammenstoßen, außerdem ist auch da, wo ein Zusammenstoß von Automobilen nicht erfolgt, der Unfall nicht selten auf das Zusammenwirken mehrerer im Betriebe befindlicher Kraftfahrzeuge zurückzuführen. Soweit es sich in solchen Fällen um die Ersatzpflicht gegenüber einem geschädigten Dritten handelt, kommt die Vorschrift des § 840 BGB. in Anwendung, wonach die beteiligten Automobilhalter, mögen sie den Unfall verschuldet haben oder nur auf Grund des vorliegenden Gesetzes haften, als Gesamtschuldner zur Haftung herangezogen werden. Im Innenverhältnis hätten diesfalls die beteiligten Automobilhalter den Schaden stets zu gleichen Teilen zu tragen; im Falle gegenseitiger Beschädigung müßte jeder dem anderen seinen vollen Schaden ersetzen, ohne daß es dabei auf die Höhe des Schadens und auf das Maß ankäme, in welchem nach dem ursächlichen Zusammenhange der Schaden dem einen oder dem anderen Fahrzeuge zur Last fällt (vgl. §§ 426, 840 BGB.).[4]) Daß die Anwendung dieser Bestimmungen in vielen Fällen unbillige Ergebnisse zeitigen muß, liegt auf der Hand. Hier setzt die Sondervorschrift des § 17 ein, die eine

---

[1]) a. a. O. S. 96.
[2]) vgl. die hierauf bezüglichen früheren Ausführungen oben S. 17 ff.
[3]) a. a. O. S. 96 f.
[4]) Begr. des 2. Entw. a. a. O. S. 97.

den Umständen entsprechende freie Verteilung des Schadens ermöglicht. Übrigens sollen nach den Gesetzesmotiven die Bestimmungen des § 17 auch dann zur Anwendung kommen, wenn die Haftpflicht auf die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts gestützt wird.[1]) Der im Abs. 2 des § 17 erwähnte Fall, daß der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier verursacht wird, dürfte in der Praxis nicht allzu selten vorkommen. Ohne die ausdrückliche Vorschrift des § 17 Abs. 2 würde in einem solchen Falle die Haftung den Automobilhalter allein treffen (§ 840 Abs. 3 BGB.); es entspricht auch hier zweifellos der Billigkeit, eine beiderseitige Abwägung der ursächlichen Momente vorzunehmen, wie dies § 17 vorschreibt.

§ 18.

Dieser dem § 12 des 2. Entw. entsprechende Paragraph macht neben dem Halter auch den Führer des Kraftfahrzeugs für den beim Betriebe entstandenen Schaden verantwortlich; unbillig wäre es, den Führer in gleicher Weise wie den Halter über sein Verschulden hinaus auch für Mängel des Fahrzeugs haftbar zu machen. So hat man das Vorliegen eines Verschuldens auf seiten des Führers zur Voraussetzung des Eintritts seiner Haftung gemacht. Verschärft ist diese Haftung gegenüber den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs insofern, als der Beweis, daß ein Verschulden ihn nicht trifft, dem Führer auferlegt ist. Bei den hohen Anforderungen, die nach der Praxis des Reichsgerichts an den Automobilführer gestellt werden,[2]) ist die Führung des Entlastungsbeweises für diesen mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft. Die Vorschrift des § 18 wird übrigens keine große praktische Bedeutung haben, da der Ersatzberechtigte sich wohl stets in erster Linie an den Automobilhalter wenden wird; bei der meistens vorhandenen Vermögenslosigkeit des Führers — wenigstens soweit als solcher ein Chauffeur in Frage kommt — wird dieser selten in Anspruch genommen werden.

Bossard[3]) spricht die Vermutung aus, daß sich die Bestimmung nicht so sehr gegen Chauffeure als gegen Familienangehörige oder Gäste des Fahrzeughalters richte, welche den Kraftwagen selbst lenken, ohne als Halter in Frage zu kommen. U. E. steht dieser Meinung der in den Motiven des 2. Entwurfs ausgesprochene Gedanke entgegen, daß die Bestimmung des § 18 geeignet erscheine, das Gefühl der Verantwortlichkeit bei dem Führer

---

[1]) a. a. O. S. 98.
[2]) vgl. oben S. 13 ff.
[3]) a. a. O. S. 81.

zu steigern.[1]) Dies bezieht sich anscheinend hauptsächlich auf den angestellten Chauffeur, dessen Verantwortlichkeitsgefühl mit Rücksicht darauf, daß er bei einem Unfalle infolge seiner Mittellosigkeit nicht zur Haftpflicht herangezogen werden kann, von den Motiven offenbar nicht allzu hoch eingeschätzt wird.

§§ 19 u. 20.

Diese beiden Paragraphen bilden den Schluß der Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes und befassen sich mit dem Gerichte letzter Instanz und dem Gerichtsstand.

Der § 8 EG. z. GVG. gibt den Landesgesetzgebungen der Bundesstaaten, in denen mehrere Oberlandesgerichte bestehen, die Befugnis, die Verhandlung und Entscheidung der zur Zuständigkeit des Reichsgerichts gehörigen Revisionen und Beschwerden in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten einem obersten Landesgerichte zuzuweisen. Die Vorschrift soll jedoch auf bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die durch besondere Reichsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen sind, keine Anwendung finden. Für das Gebiet des Bürgerlichen Gesetzbuchs weist Art. 6 EG. z. BGB. die letztinstanzliche Verhandlung und Entscheidung dem Reichsgerichte zu, für das vorliegende Gesetz tut es der mit Art. 6 EG. z. BGB. im Wortlaut übereinstimmende § 19. Der Zweck beider Bestimmungen, die übrigens nur für Bayern eine praktische Bedeutung haben, da nur dieser Bundesstaat bisher ein oberstes Landesgericht errichtet hat, ist der, die Einheitlichkeit der Rechtsprechung im ganzen Reichsgebiete zu gewährleisten.[2])

Die der Kommissionsberatung entstammende Vorschrift des § 20 ist aufgenommen worden, um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, daß das Gericht, in dessen Bezirke das schädigende Ereignis stattgefunden hat, nicht nur für Klagen auf Ersatz von Schäden, die bei dem Betriebe entstanden sind, zuständig ist, sondern für alle Klagen, die auf Grund des vorliegenden Gesetzes erhoben werden. Wie sich aus dem Worte „auch" ergibt, ist durch § 20 nicht ein ausschließlicher Gerichtsstand begründet; vielmehr steht es dem Beschädigten frei, bei den Gerichten die Klage zu erheben, deren Zuständigkeit beim Fehlen der Vorschrift des § 20 gegeben wäre (§§ 12—37 ZPO.).

[1]) a. a. O. S. 98.
[2]) vgl. Staudinger a. a. O. Bd. 6 S. 15; Kirchner a. a. O. S. 254.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.